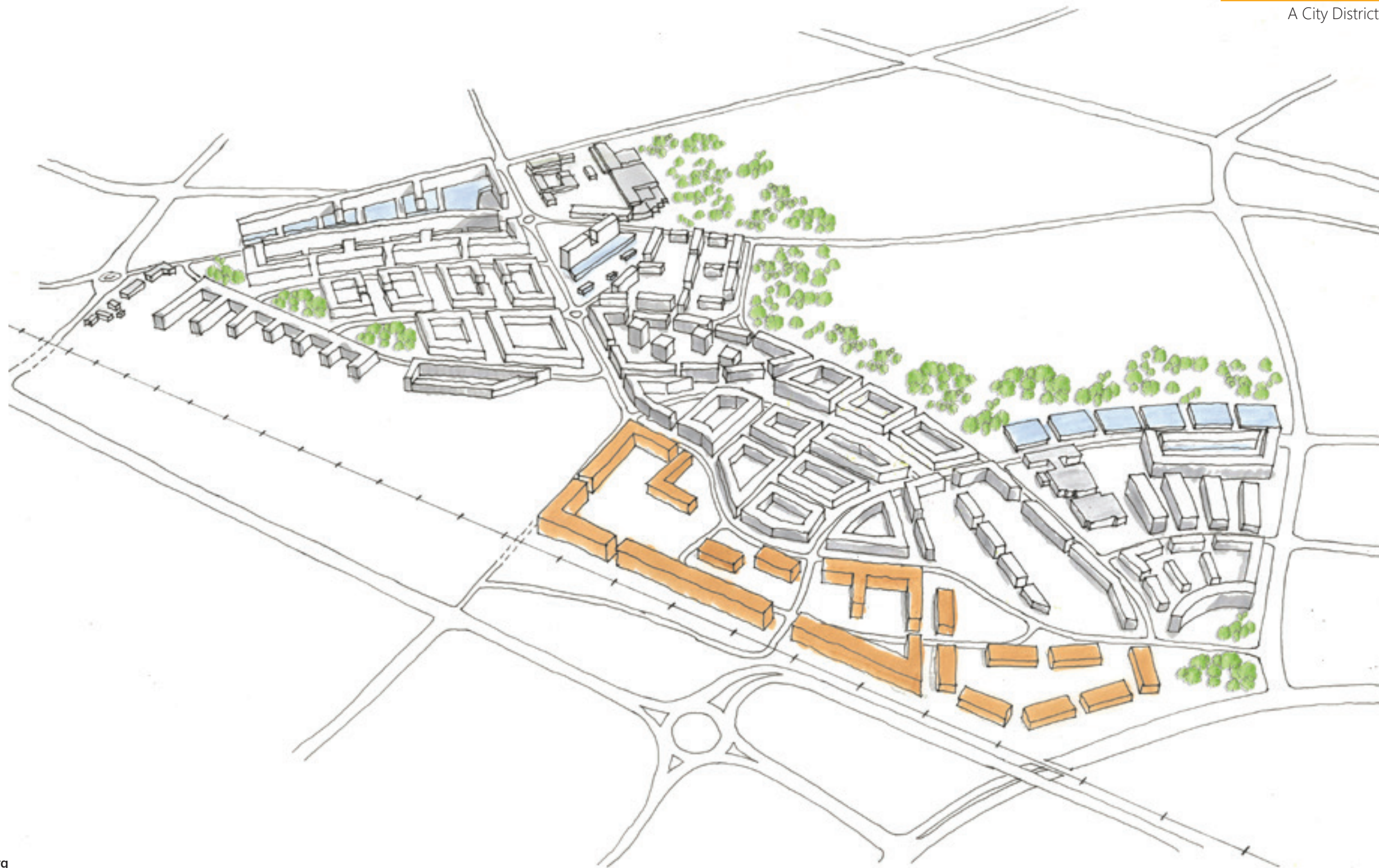


Vision Västra Boländerna

Visionsförslag för en stadsdelsomvandling

Vision West Boländerna

A City District Transformation Vision



Andreas Eckerberg

Avdelningen för landskapsarkitektur

Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Uppsala 2014

Förord

Det har varit både spännande och lärorikt att arbeta med visionen för Västra Boländerna. Arbetet har fått mig att tänka lite annorlunda om Uppsala och att inse att det finns ännu mycket mer att läsa och lära om stadsbyggnad. Lärorikt har det definitivt varit att läsa om ämnet och inspireras och omsätta detta i en stadsdelsvision.

Jag vill rikta ett **tack** till min handledare Ylva Dahlman som axlade rollen några veckor in i arbetet och sedan dess kommit med många kloka synpunkter och uppmuntrande kommentarer. Tack också till nära och kära som både diskuterat, inspirerat och korrigerat!

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© Andreas Eckerberg, e-post: andreas@eckerberg.se

Titel på svenska: Vision Västra Boländerna - Visionsförslag för en stadsdelsomvandling

Title in English: Vision West Boländerna - A City District Transformation Vision

Handledare: Ylva Dahlman, institutionen för stad och land

Examinator: Ulla Berglund, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Petter Åkerblom, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Illustration av författaren

Övriga foton och illustrationer: Av författaren om inget annat anges. Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsman.

Originalformat: A3

Nyckelord: Uppsala, Boländerna, stadsplanering, stadsdelsomvandling, visionsarbete

Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se>

Innehåll

Summary	4	Vision Västra Boländerna	13	- Närhet till stadsgrönska	
Del 1: Introduktion	7	- En tidig programskiss		- Grön kil: spelet mot övrig grönska	
Bakgrund	8	- Visionsprogram och gestaltning		- Bostadsgårdar	
Syfte	8	- Illustration och presentation		- Gröna stråk för icke motorburen trafik	
- Frågor				- Identitetsskapande objekt	
Mina mål	9	Del 3: Litteraturstudier och referensprojekt	15	- Bevarandevärda byggnader och alternativa funktioner	
- Centralt boende		Litteraturstudier	16	- Gatunätet inom området	
- Storstaden Uppsala		- Människan i staden		- Trafik till och från området	
- Det gröna Uppsala		- Bygga stort, bygga tätt		- Järnvägspassage	
- Blandstaden		- Miljön och det gröna i staden		- Avskärmning mot järnvägen	
- Handel i staden		- Blandstaden		- Flytt och nyetablering av småindustri och handel	
- Täta, blandade, gröna Uppsala		Referensprojekt	18	- Parkering	
Läsanvisningar	9	- Norra Djurgårdsstaden		- Läsbarhet och struktur	
Avgränsningar	10	- Industristaden		Visionsförslaget: överblick	35
- Litteraturen som inspiration		Del 4: Förstudier av platsen	21	Visualisering: Huvudstrukturer	36
- Detaljering av gestaltningen		Övergripande områdesinventering	22	- Integrering av verksamheter	
- Uppsala kommuns planer för området		- Geografisk kontext och historia		- Sparade gatustrukturer	
- Trafikplanering		- Målpunkter i staden		- Nya gator	
- Hållbarhetsaspekter		- Övergripande funktionsindelning i Uppsala		- Gröna gator och fotgängarstråk	
- Avgränsning av området		- Grönområden i staden		- Grön kil: Bolandsskogen	
Del 2: Metod	11	Bevarandevärda strukturer och verksamheter	24	- Avskärmning från järnvägen	
Inventering och analys	12	Karaktärsområden och SWOT-analys	26	- Tunnel under järnvägen	
- Inventering från skrivbordet		Cirkulation och trafikstrukturer	28	Visualisering: Norra delen	38
- Platsbesök		- Trafik inom området		Visualisering: Södra delen	40
- Analysmetoder		- Trafik till och från området		Visualisering: Vy mot Bolandsskogen	42
Litteratur	12	Programskiss	29	- Bolandsskogen: en lunga i stadsdelen	
- A Pattern Language och ABC-staden		Del 5: Vision Västra Boländerna	31	Visualisering: Vy mot stadsdelscentrum	43
- Public Places Urban Spaces		Introduktion	32	- Stadsdelscentrum	
- Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?		Visionsprogram: principer för omvandling av Västra Boländerna	32	Västra Boländerna och framtiden	44
- The Image of the City		- Funktionsblandning, ABC		- Visionens tidsperspektiv	
- The Sustainable Development Urban Reader		- Blandade bostadsformer		- Östra Boländerna	
- Stadsplanering i Sverige		- Stadsdelscentrum som identitetsskapare och mötesplats		- Bolandsskogen lever vidare	
- Bostadsnära natur		- Kvarter och huskroppar		- Storstaden Uppsala	
- Integrering av handel i städer		- Entrézoner		- Spårbunden trafik	
Referensprojekt	13			Del 6: Reflektion	45
- Norra Djurgårdsstaden, Stockholm				Processen	46
- Industristaden, Uppsala				Framtiden i Uppsala	48
				Slutord	49
				Källor	50

Summary

This master's thesis is a **vision for the urban transformation of the small scale industrial area West Boländerna** in Uppsala, Sweden. The vision is created in a time when Uppsala just passed the Swedish population limit for being a larger city, 200 000 inhabitants, and the city continues to grow at a rapid pace. In this expanding city the demand for residential areas close to the city center is increasing and will continue to do so with an estimated population growth of nearly fifty percent over the coming 40 years.

The whole of Boländerna is very much a part of Uppsala's city structure and the west part is located a stone's throw away from the central train station and the city center. A renewal of West Boländerna, focused towards residential housing, is a logical step towards making Uppsala a dense city where the population lives close to the city's heart.

The purpose of this thesis is to show how the transformation of West Boländerna can be a vital step in the sustainable development of Uppsala. To show how this could be done, the urban transformation vision of West Boländerna is presented, showing this industrial area transforming into an attractive, green neighborhood with an extensive functional integration.

Key questions in the making of this urban renewal vision are:

- ◆ How to transform an old small scale industrial area into a mixed-use integrated area with a focus on housing as well as green and social sustainability?
- ◆ Is it possible to transform an older area of the city and conserve some layers of the areas cultural heritage?
- ◆ Can a central part of the city be given a new main function without risking gentrification?

To focus the thesis on giving a zoomed-out perspective of the area, in its greater context and as extensive as possible, some limitations of the work were made. Firstly, the literature studies were set out to be inspirational and guiding rather than ruling, secondly, the level of detail was

set to a relatively large scale in order to avoid getting lost in small details.

When it comes to the many different aspects of sustainability, the main objective in this thesis is not to try to define it further or make any deeper investigations of the many applications. Although, many different aspects of sustainability permeates the vision.

Initial research was done from the desktop, surveying the area using online satellite photos to complement my prior knowledge of the area and the city surroundings. Several site visits were done during the first part of the research stage to collect data and to do some on-site sketching.

Methods for the analysis of the area were: A *SWOT-analysis* and a *Lynch-inspired structural analysis*.

The literary studies were initiated early on in the process and had an inspirational purpose as well as being a way of discovering and investigating current trends and new, relevant thoughts on urban planning.

Key literature was *A Pattern Language* by Christopher Alexander (et.al.) which is a book on architecture and city planning forming a "pattern language" based on thorough research and empirical knowledge on the building traditions across the world and over centuries. The other main focus in the literature department was several different anthologies on urban design and planning, function integrated cities and urban green structures. The Swedish ABC-city was also highly influential during the vision planning process.

In addition to the site analysis and literary studies, two **reference projects** were studied for inspiration to different aspects of the vision. The two projects, Norra Djurgårdsstaden in Stockholm and Industristaden in Uppsala, share many characteristics with my study area. All three share the industrial history, although in a larger scale in Norra Djurgårdsstaden, as well as they are being given new main purposes as new residential and business areas in the city. Using contemporary reference projects that show similarities with the envisioned outcome of the project in hand

was a way of getting up to date with the current trends and getting concrete inspiration.

The design process started with the early sketches and the first result of this is presented as "an early idea-sketch" that shows the early ideas for the urban transformation. This sketch was partly done with the intent of comparing and discussing it next to the finished vision plans and program.

The "Vision West Boländerna" grew in parallel with the literature studies, being assisted and inspired by these. A vital tool in the attempts of finding the proper scale for this urban space, as well as during the work with "street place making" and determining the over-all dimensions of the housing, was Autocad and Sketchup. A 3D-model of the entire site was a great way of appreciating the scale of the spaces created within and outside the blocks of housing. Creating a 3D-model was also a way of visualizing the entire area, as well as selected parts, and present it as a complement to the plan and program.

The site research begins by showing the site in its greater context – the small scale industrial area, close to the city center, in a city very much colored by its historical and current academic life. The west part of Boländerna is dominated by the smaller industries, auto mechanics, pharmaceutical companies and the Bolandgymnasiet high school.

The bordering parts of the city is dominated by residential housing areas of different sorts, city center office buildings and other commercial establishments.

The important green structures in and around the city was an important part of the site research and concluded in the findings of few larger central green leisure areas but a handful larger ones in the city's peripheral areas.

The conservation values of the various structures on the site were analyzed. The identified objects and structures were: some older buildings at the site's west border, the green areas in the east and the north east, three pocket parks with development potential, the office park in the south east, Bolandgymnasiet high school, the news-

paper printing facilities and the current street structure of the area.

The background research of the site together with the reference project studies and the literature studies resulted in an **illustrated text based vision program**. This is where the desired actions for the site's transformation are listed and justified:

Functional Integration: Different forms of land use are represented in the city district. Residential houses with shops and restaurants on the street level coexisting with offices, workshops, schools and other work places help create a vivid street life in the district.

Mixed housing: Ranging from exclusive private owned apartments to rental apartments, student housing and senior apartments – West Boländerna becomes an integrated area for all walks of life.

District Center: The center of the district is the most important cultural node and a meeting point for the inhabitants. It is important for the "place making" and sense of belonging as well as a commercial point of interest.

Blocks and Buildings: Large blocks of residential houses, up to a couple of hundred meters, creates a powerful city-like urban space and uses the city space efficiently. The height of the buildings vary between five and ten stories and contain underground car parks.

District Entry Zones: Legible entry zones are important as a way of identifying the district edges and aids navigation in the city. Also creates a "sense of place" for the inhabitants.

Green Contact: The maximum distance between the home and green areas such as parks and woods should be no more than 300 meters. Important is not only to offer large "private greens" but also public green spaces and green street spaces.

Green City Fingers: Desirable is to allow for "green fingers" of continuous vegetation to connect the central parts of the city with its rural surroundings. This provides health benefits for the people as well as the natural landscape.

Private Greens: Large blocks and buildings provide large spaces for more private green areas connected to the residents. These private greens can be made an important part of the city's green infrastructure.

Green Corridors: Enables pedestrians and bikers to transport themselves in the area along green street spaces. Important as they connect the urban green areas into a green infrastructure which elevates the perception of the cityscape and create ecological pathways.

High-profile Objects: Elevates the status of an area when put in the right place. Can consist of characteristic buildings, interesting art projects, or interesting landscape architecture.

Buildings of preservation value: A large scale preservation program for the existing buildings would in many ways hinder renewal plans for the area, why only the most important old buildings should get this special status.

The Area Street Network: A preservation of the existing street network can be desirable as it is deemed well-functioning and it showcases an historical layer of the area. Although, some adjustments and additions might be needed.

Traffic: It is important to preserve and strengthen the connections between the site and the surrounding city for all sorts of traffic. The railway southwest of the area is a traffic barrier that needs to be overcome.

Railway Passage: In order to solve the railway barrier problem a passing, either a bridge or a tunnel, will be needed. This passage will have to satisfy several means of transportation.

Railroad screening: The railroads direct vicinity to the site and the noise and particle pollution that it brings makes some sort of screening desirable.

Relocation of Existing Businesses: As West Boländerna is being rebuilt, many of the existing businesses in the area will no longer fit here. Therefore a relocation further away from the inner city will be necessary.

Parking: To avoid the street space to be dominated by parked cars, and thereby make space for green street

spaces, most car parks will be located in underground garages.

Legibility and Structure: In order to create a good legibility for the area, many aspects have to come together. The streets, the green structure in the area, house and block constellations and the function integration were among the most important aspects.

The vision program is also visualized in the form of **plans and perspectives** on pages 35 to 43:

- ◆ p. 35: Overview from south of the entire site proposal.
- ◆ p. 36-37: Plans with different larger structures highlighted. Structures are also explained in text.
- ◆ p. 37-41: Illustrated plan with explanations of the smaller block structures. Each block structure is a sort of "character area" and given names and descriptions.
- ◆ p. 42: Overview of Bolandsskogen, the common "green finger" in the northeast.
- ◆ p. 43: Overview of the district center, also illustrating the green corridors.

The sixth and final part of this thesis is **a reflection** that discusses aspects of the thesis ranging from the studied literature to the presentation work and how the finished vision differs from the initial sketches.

The purpose of the thesis is answered by the making of a vision program and a visualization of how the program could be applied to the site.

Some of the items in the program has been given a greater importance and thereby a higher priority in terms of time and effort. Most important was the item of function integration. This is a very complex and in many ways superior item in the program and took quite a bit of reading and trial and error to work out.

Another example is Uppsala's growing through densification which is not a program item of its own but rather a product of several items put together. Managing this aspect was a bit of a balance act and had to be done with care and consideration.

The fact that some items needed more attention than others does however not mean that the latter ones were

rushed and less important. Many of these items were more closely linked to the site – less theoretical – and they were therefore also more easily defined.

The **presentation work** was in many ways a kind of balancing the ratio of images to text material. In my opinion I have managed this quite well as my intentions of the presentation was to achieve a "light feel" to it and not to be too text-heavy and to make the texts feel connected to the photographs and illustrations.

Of course, there were many things that I wish I would have had more time to investigate more closely in order to be able to present a more detailed vision. Even though I'm satisfied with the level of detailed it turned out in, a couple of things would have been interesting: To more scientifically look into the green structure in the site and see how the ecological aspect could be integrated into the larger-scale urban landscape is one of them. Another is the matter of transportation in the area, for now and for the future. For the first half of the 20th century, Uppsala had a tram network and it would have been interesting to look into a reinstating of that or some other rail-bound transportation system.

Even though it was written in the late 1970's, **A Pattern Language** is in my view still very interesting and many of its patterns are still valid and applicable. The patterns are based on empirical studies of the built environment and the authors are telling the reader to be critical and to think for themselves. I find this approach very sympathetic and the book has been very useful as a design help as well as an inspiration. I regret not having used it more during my education and I hope that it will have a greater impact on future landscape architect students.

In retrospect, the making of an urban transformation vision is **a bit of a strange undertaking** for one single landscape architect. The literature has been a good support as well as discussions with fellow students, but I can't help to think what more could have been done together with a writing partner. Maybe some of the things there weren't time for could have been achieved.

An urban transformation of this kind must be allowed to take its **time** in order to be successful. If trying to set a time frame for Vision West Boländerna, it might be thesible to see the transformation before 2050 at the earliest.

With **Uppsala growing** into a larger city, I believe that its location close to Stockholm will be useful. The exchange between the two cities is important for the region and Uppsala will be able to watch and learn from one of the few Swedish cities growing at an ever faster pace. Uppsala needs to grow fast but also with **care**.

There are many **difficulties** with the densification of cities and the debate is very much alive in Sweden. There are those who are very positive to the densification as well as those who disapprove of it. Both sides are quite loud in the **debate** and sometimes, I wish for a bit more dialog rather than neverending attempts of convincing each other. The answer probably lies somewhere inbetween the two sides.

To summarize my reflective thoughts – Uppsala, perhaps with a start in West Boländerna, needs to start evolving towards being a more **function integrated city** which also integrates green values in a conscious way.

There is also a need for **more research** on how the function integrated city concept should be applied on Swedish cities today, and every city should do it itself.

The **current trend** in what is being built in Uppsala today is unfortunately, what I can see, not leaning towards more integration but rather against it. However, in the writing of these final words, I am for the first time looking at a development program for the new area **Östra Sala backe** and here I see some positive signs. The program is talking about function integration as well as environmental awareness and social sustainability. If this vision becomes a reality, Vision West Boländerna doesn't seem so far fetched and could be the next step into making a nice city ever better and more lively.

And the time for that is **now!**

Del 1: Introduktion

Bakgrund

Uppsala har – bortsett från en termins utbytesstudier i Manchester – varit min hemstad hela livet, och staden ligger mig varmt om hjärtat. Genom hela uppväxten har jag också haft en relation till industriområdet Boländerna. Denna relation har utvecklats och förändrats över åren.

Som liten följde jag med mina föräldrar i bilen hit för att veckohandla mat, eller för att besöka någon byggvaruhandlare eller någon av elektronikkedjorna. I vuxen ålder har jag haft många ärenden här i mitt tidigare jobb som trädgårdsanläggare när det skulle inhandlas verktyg och byggvaror eller hyras anläggningsmaskiner. Privat har jag också besökt områdets specialisthandlare inom byggbranschen, elektronikbutiker och verkstäder.

Gemensamt för alla dessa besök i området är att de har haft ett tydligt mål i sikte: någonting specifikt ska inhandlas eller någon speciell tjänst ska utnyttjas. Boländerna är inte ett område som man strosar runt i för upplevelsens skull; här handlar man varor eller tjänster. Hela stadsdelen är kraftigt bilorienterad, och utbudet för gångtrafikanter är nära på obefintligt.

Boländerna är inte heller en plats där människor bor. Med tanke på hur centralt belägen stadsdelen är samt det stora verksamhetsutbudet kan man undra varför? Det känns ganska självklart att den centrala delen av staden ska vara till för boende snarare än för industriverksamheter.

Continuous sprawling urbanization destroys life, and make cities unbearable. But the sheer size of cities is also valuable and potent (Alexander m.fl., s.22).

Uppsala är idag en av de snabbast växande städerna i landet. Kommunen spår en nästan femtioprocentig befolkningsutveckling de kommande fyrtio åren (Uppsala kommun 2012). Ett viktigt steg i en hållbar stadsutveckling är att inte låta staden breda ut sig alltför mycket. En förätning av staden medför också en viss omstrukturering och omfördelning av dess funktioner.

Det finns många incitament för att låta staden växa genom förtätning och yteffektivisering, men det finns också fallgropar som är viktiga att vara medveten om. En viktig sådan är risken för gentrifiering, som många tidigare utvecklingsprojekt av gamla industriområden resulterat i.

Den västra delen av Boländerna är idag ett industriområde som inhyser många olika verksamheter. Området ligger centralt i staden, endast ett stenkast från Resecentrum. Trycket är därför stort för att det inom en snar framtid måste omstruktureras och få fler funktioner.

En omvandling av Boländerna ser jag som ett logiskt steg i Uppsalas utveckling för att kunna erbjuda fler centralt belägna bostäder i bra pendlarläge. Genom att lokalisera fler boende till stadens centrala delar stärker man folklivet i stadskärnan och ger fler tillgång till dess kulturutbud och kommunikationsmöjligheter. Chansen är därför stor att **”Västra Boländerna”** kan utvecklas till en egen, tydlig och viktig del av stadskärnan.

Syfte

Syftet med examensarbetet är att visa hur en omvandling av Västra Boländerna kan vara ett steg i Uppsalas hållbara stadsutveckling. Omvandlingen ska respektera den befintliga miljön, men samtidigt utveckla en rad positiva värden.

För att visa hur detta kan se ut redovisas en visualiserad stadsplanevision för hur området kan utvecklas till en attraktiv, grön stadsdel med en mångfald av verksamheter.

Frågor

Syftet kan sammanfattas i följande frågor:

- ◆ Hur omvandlar man ett gammalt småindustriområde till en blandad stadsdel med fokus på boende samt gröna och sociala värden?
- ◆ Går det att göra en omfattande omvandling av en stadsdel samtidigt som vissa lager av dess kulturarv bevaras?
- ◆ Kan en centralt belägen stadsdel genomgå en funktionsförändring utan att gentrifieras?

I bakgrunden till examensarbetet nämner jag min personliga relation till Boländerna, och i syftet talar jag om hur en omvandling av stadsdelen kan vara ett viktigt steg för staden. Dessa tankar har lett mig till ett antal övergripande mål för hur Uppsala och främst Västra Boländerna bör utvecklas.

Centralt boende

Nordvästra Boländerna upplevs idag inte som en särskilt central stadsdel, utan snarare som en del av den perifera industristadsdelen Boländerna. Om man beaktar den centrumförskjutning som skett i Uppsala – från det medeltida centrumet vid Domkyrkan, via Stora Torget och gågatan, till idag vid det nya Resecentrum – så är västra Boländerna ett av de mest centralt belägna områdena i staden.

Nästa etapp i det centrala bostadsbyggandet i Uppsala borde därför kunna äga rum här. En anseelig del av detta bör vara studentbostäder; Uppsala är en stor studentstad, och bostadsbristen för dessa gör sig påmind vid varje terminstart.

Storstaden Uppsala

Jag skulle önska en viss förändring på hur de som planerar Uppsalas framtid ser på stadsmässighet och utveckla det sätt man låter staden växa på. I en intervju menar en representant för Stadsbyggnadskontoret i Uppsala att ”vi ska komplettera stan med fler butiker i bottenvåningar och en större yta där vi kan leva stadsliv men inte med höga hus” (SVT 2010).

Jag vill mena att om man låter staden växa lite mer på höjden än vad traditionen bjudit får man en tät och yteffektiv stad som kan lämna mer plats mellan byggnaderna. Det är här folklivet får ta plats.

Genom att även tillåta väl motiverade och utformade höga märkesbyggnader i staden – med UKK som ett bra exempel – kan man påbörja en ny stadsbyggnadstradition

som luckrar upp den traditionella låga bebyggelsen och skapa en varierad storstad.

Det gröna Uppsala

I ett växande Uppsala är det viktigt att inte planera bort befintlig stadsgrönska. Tvärtom bör man planera in fler grönområden och länka samman dessa till en sammanhängande grönsstruktur. Min önskan är att Uppsala ska kunna kallas en grön stad, i dess mest bokstavliga bemärkelse.

Viktigt är att gröna områden också är attraktiva som aktivitetsområden som verkligen lockar man ur huse. Detta kräver en medveten planering där vissa grönytor programmeras för att främja aktivitet.

Blandstaden

En blandad stad är en levande stad. Genom att planera för en stad där bostäder, arbetsplatser och olika typer av offentliga och privata verksamheter alla ryms inom samma områden går man på ett sätt tillbaka till den stadsstruktur som dominerade innan industrialiseringen av västvärlden. Denna tanke känns inspirerande att arbeta med i en stad som Uppsala med tanke på den medeltida stadsstruktur i stadskärnan som syns än idag.

Handel i staden

I min vision för Boländerna försöker jag inte att konkurrera med Uppsala City vad gäller handel, service och restaurangverksamheter. Jag tror inte att Uppsala behöver en kraftigt utökad eller decentraliserad kommersiell stadskärna; risken är i så fall stor att man utarmar den befintliga stadskärnan kring gågatan. Detta fenomen finns det avskräckande exempel på, bland andra Kupolenområdets utarmning av centrala Borlänge. Istället vill jag satsa på centralt belägna bostäder som ger ny kraft till citylivet.

Täta, blandade, gröna Uppsala

Sammanfattningsvis önskar jag kunna visa hur omvandlingen av en stadsdel kan visa vägen för hur staden ska utvecklas till en tät, högbyggd, grön stad med god plats för det sociala livet. Jag tror att Västra Boländerna har potential, i likhet med Västra Hamnen i Malmö och Hammarby Sjöstad i Stockholm, att utvecklas till en uttalad stadsbyggnadsförebild.

Det tror jag skulle vara bra för Uppsala.

Detta examensarbete är indelat i sju delar. Här presenteras dessa delar kortfattat.

Del 1–4: Introduktion, Metod; Inventering, analys och en första programsnitt; samt Litteratur och referensprojekt - ger en bakgrund till arbetets akademiska syfte och ingångsvinkel. I dessa delar ligger den grund på vilken det mer gestaltande visionsarbetet bygger.

Del 5: Vision Västra Boländerna redovisar resultatet av ritbordsarbetet i form av en vision för detta område och därmed ett förslag på en framtida utveckling av en strategiskt viktig stadsdel i Uppsala. Visionen inleds med ett visionsprogram som behandlar hur man bör angripa området. Programmet baseras på de föregående delarna. Visionsprogrammet följs av en illustrerad vision vilken är ett förslag på hur man skulle kunna omsätta programpunkterna.

I del 5 kan man utan att sätta sig in så mycket i bakgrundsarbetet utläsa och låta sig inspireras av min vision för Västra Boländerna. Denna del är tänkt att kunna läsas

fristående.

Del 6: Reflektion är den diskuterande delen av arbetet där många tankar kring den tidigare redovisade visionen behandlas och fördjupas.

För att tillgodogöra sig hela den akademiska processen och resultatet av bakgrundsarbetet - litteraturstudier och analysarbete - bör examensarbetet läsas i sin helhet.

Avgränsningar

Litteraturen som inspiration

Detta examensarbete är i första hand en vision för en stadsdel där **fokus ligger på det gestaltade och visionella arbetet**.

Jag har alltså medvetet valt att låta litteraturstudierna fungera som stöd och som inspirationskällor snarare än att styra processen.

Detaljer av gestaltningen

Med tanke på storleken på området – drygt 1 kvadratkilometer – har jag lagt detaljeringsnivån av gestaltningen på en relativt översiktlig nivå.

Visualiseringen av byggnaderna i området ska läsas som en idé om ungefärlig storlek och funktionsindelning snarare än som faktiska förslag på hur varje kvarter bör se ut. De redovisas heller inte mer detaljerade än som vita klossar, undantaget några märkesbyggnader som jag valt att ge lite mer fokus.

Uppsala kommuns planer för området

Tidigt i planeringsstadiet valde jag att inte sätta mig in i kommunens planer för området. Jag vill helt enkelt undvika risken att detta skulle verka hämmande på den kreativa processen.

Trafikplanering

Trafikplanering är ett komplext ämne som jag själv inte behärskar i någon högre grad. Av tidsskäl har jag heller inte fördjupat mig i ämnet, utan håller frågor som rör trafik på en översiktlig och "visuell" nivå.

Störande verksamheter

Ett antal störande verksamheter finns i områdets närhet med kraftvärmeverket som tydligaste exempel. En

noggrannare utredning med krav på skyddszoner och skyddsåtgärder ligger dock utanför ramen för detta examensarbete.

Hållbarhetsaspekter

Hållbarhet är ett omfattande begrepp, som på många sätt är en viktig del av stadsplanering. Det skulle kunna vara ett uttalat och väl definierat mål i ett projekt likt detta. Många hållbarhetsaspekter kan vara representerade utan att man därför går närmare in på och definierar begreppet.

Trots att jag inte går på djupet i hållbarhetsbegreppet så genomsyrar det ändå visionen. Det är oundvikligt med landskapsarkitektens utbildning i ryggen att planera staden med hållbarhet och framtida intressen i tanken.

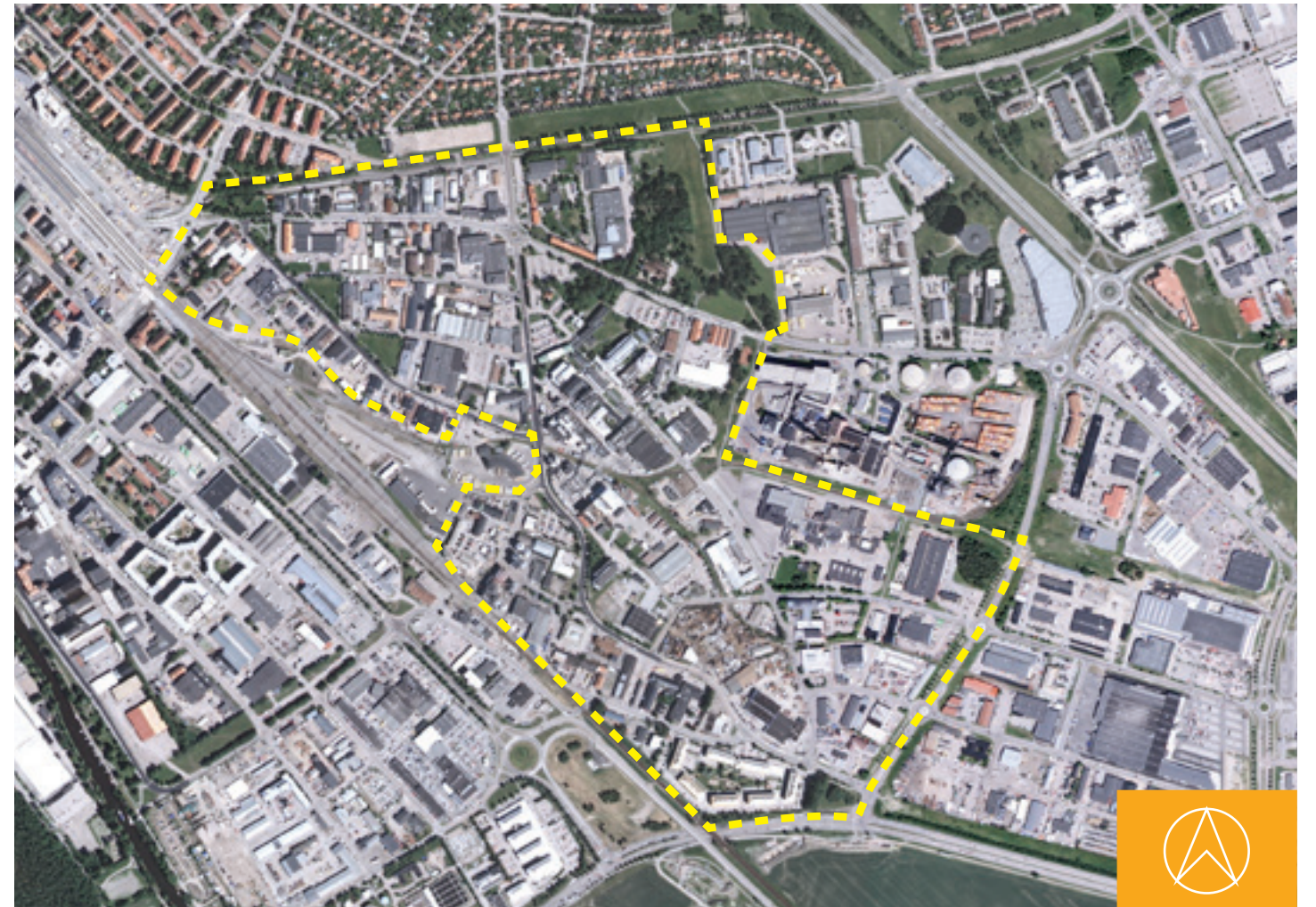
De delar av begreppet som mest syns i arbetet är social hållbarhet och gröna värden - vilka båda två i sig är stora begrepp värdiga egna utredningar. Här redovisas de genom att omsättas konkret i visionen och denna applicering förklaras också i text.

Kulturminnesvård

Kulturminnesvård för byggnader är ett intressant, stort och komplext ämne; förvaltandet av denna gamla byggnad och dess närmiljö hade kunnat bli ett examensarbete i sig. Av tidsskäl har jag gjort en okulär inventering av områdets kulturbyggnader och strukturer snarare än en litterär djupdykning. I ett senare planeringsskede skulle det vara nödvändigt med en mer noggrann genomgång av området.

Avgränsning av området

I **norr** är området avgränsat mot Fålhagen på den södra sidan av museijärnvägen. Fålhagens IP har en viktig funktion som grönstråk och motionsplats och bör därför bevaras och kopplas till visionsområdet. Villabebyggelsen i området har en karaktär som är vitt skild från Boländernas småindustribebyggelse. Den är därför inte i samma omedelbara behov av strukturell förändring.



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901

Området innefattar grönområdet i nordöst men uteslutar kraftvärmeverket samt den övriga industrimarken norr om detta. Kraftvärmeverket bedöms ha en strategiskt riktig placering. Det är för närvarande under utbyggnad.

I **österut** avgränsas området av Stålgatan. Kvarteren öster om denna ligger längre bort från stadskärnan, och innehåller en rad nya stora etableringar av framför allt handelslokaler. Det är därför rimligt att de ingår i nästa stadsomvandlingsstapp.

Kungsängsleden, som är den viktigaste infartsleden för biltrafik, avgränsar området åt **söder**. På andra sidan denna trafikled ligger den vidsträckt Kungsängen som är viktig, stadsnära jordbruksmark.

I **väst och sydväst** är järnvägsspåren en avgörande fysisk barriär som separerar mitt studerade område från bostads- och industriområdet Kungsängen. Den västra delen av detta område håller på att förtätas genom bostadsbebyggelse. Detta är alltså en redan planlagd omvandling av ett industriområde, men har en skild karaktär mot den jag vill försöka uppnå.

Strax utanför mitten av områdets västra gräns ligger ett gammalt lokstall som idag används som bussverkstad. Jag bedömer denna gamla byggnad som både historiskt och arkitektoniskt intressant, varför jag valt att inte ta området i anspråk i examensarbetet.

Del 2: Metod

Inventering och analys

Inventering från skrivbordet

Den första inventeringen av området gjordes med hjälp av satellitfoto och gatuvy via Googles karttjänster. Syftet var att få en överblick som man inte kan få på plats i området, och för att snabbt sätta mig in i platsen och fräscha upp tidigare kunskaper om området.

Platsbesök

Den första inventeringen på plats gjordes februari 2013 och genomfördes med bil under en förmiddag. Trafiken är låg under den tiden på dygnet. Detta för att kunna åka sakta genom området och stanna till och promenera runt för att fotografera och skissa. Utöver kamera hade jag med ett flygfotounderlag i skala 1:5 000 på vilket jag påbörjade den första programskissen.

Fler platsbesök gjordes senare under våren, delvis med syftet att göra sig en tydligare bild av grönskan i området.

Analysmetoder

De analyser som genomfördes under och efter inventeringen av området är en blandning av de metoder och tankesätt som jag har tillgodogjort mig under min landskapsarkitektutbildning.

Detaljeringen och djupet på såväl inventering som analys lades på en nivå som kändes relevant för området skala och för arbetets tänkta detaljeringsgrad.

Under inventeringen användes ett utdrag av **Kevin Lynch's inventeringsmetoder** i identifierandet av olika strukturer. Sådant som eftersöktes var stråk av varierande slag, noder, landmärken och barriärer (Lynch 1960, s. 18).

Karaktärområdesbeskrivning

Under och efter inventeringen arbetade jag med att med inspiration från Lynch dela in området i mindre delar efter olika inneboende karaktärer. Grunden till dessa funna karaktärer är av varierande slag och pendlar lite olika på skalan **objektivitet – känsla på platsen**.

Karaktärerna kunde variera från det konkreta byggnader till framtida kommunikationsstråk. Dessa karaktärsområden definierades för att ligga till grund för en efterföljande SWOT-analys.

SWOT

Efter att det större området brutits ner i mindre karaktärsområden inventerade jag var och en av dessa på plats och från satellitfoto. Nästa steg var analyser utifrån **SWOT-modellen** (*Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats*).

I den inledande fasen sökte jag mig till litteratur i stadsbyggnad som jag kände till sedan innan och sådan jag blev tipsad om av bekanta.

Utmaningen blev sedan att applicera dessa teorier till mina egna tankar om stadens utveckling.

A Pattern Language och ABC-staden

Mina teoretiska och idémässiga utgångspunkter har framför allt varit boken **A Pattern Language** (Alexander, Ishikawa, Silverstein, Jacobson, Fiksdahl-King & Angel) samt begreppet **ABC-staden**. Sist nämnda begrepp som en bokstavlig ryggrad (Arbete, Bostad, Centrum) i arbetet med en blandad, funktionsintegrerad stad.

Jag var bekant med dessa inspirationskällor sedan tidigare, vilket gjorde att jag initialt kände att här hade jag intressanta verktyg för att göra en vision för det valda området.

A Pattern Language publicerades i första utgåvan redan 1977 och bygger på insamlade data från ett tiotal år dessförinnan. **ABC-staden** var ett begrepp som uppkom på 1950-talet då Sverige på många sätt var världsledande och en internationell förebild inom modern stadsplanering.

En lång tid har gått sedan ABC-stadens införande och bokens första publicering, och det är viktigt att vara medveten om att det på många sätt är en annan värld vi lever i idag. Men jag anser dock att båda dessa förebilder har många poänger, och att de bygger på värderingar som på många sätt är tidlösa och därför spännande att applicera på en stadsdel av idag.

Public Places Urban Spaces

Denna bok är en litteraturstudie som behandlar urban design där man refererar till rådande trender och forskning och kompletterar med författarnas reflektioner och iakttagelser. Boken är tematiskt upplagd och jag har använt den lite som ett uppslagsverk där jag letat efter aspekter som är framträdande i området.

Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?

En rapport från boverket som direkt behandlar blandstaden. Användes som inspiration och tankeväckare kring hur man planerar för en blandstad idag.

The Image of the City

Arkitekten och stadsplaneraren Kevin Lynch's kanske mest kända verk. Från 1960. Hade en viktig roll i arbetet under inventering och analys då Lynch's analysmetoder bedömdes lämpliga för uppgiften. Även viktig litteratur under visionsarbetet då hans teorier om läsbarhet och identitetsskapande varit en stöttepelare.

The Sustainable Urban Development Reader

En antologi som presenterar de senaste idéerna och trenderna gällande hållbar stadsutveckling. Fungerade lite likt *Public Places Urban Spaces* där jag sökte i boken efter specifika underämnen inom stadsbyggnad och hållbarhetsaspekter.

Stadsplanering i Sverige

En sammanställning av Sveriges stadsplaneringshistoria från de första städerna till tidigt 90-tal. Fungerade som arbetets huvudsakliga historiska källa.

Bostadsnära Natur

Boverket skrift **Bostadsnära natur** (2007) är tänkt att inspirera och ge stöd till kommuner i arbetet med grönområden i staden. Jag använde den för råd och rekommendationer och för att ge uppslag till hur man kan förhålla sig till det gröna i staden.

Integrering av handel i städer

Rapporten **Integrering av handel i städer** är gjord på uppdrag av Trafikverket under 2011. Den har fungerat som inspiration under det tidiga arbetet med utformningsprinciper, lokalisering av handelsverksamheter och parkeringslösningar.

Referensprojekt

För att få referenser till mitt arbete har jag sökt redan genomförda projekt som uppfyller kriterier som: någorlunda samtida genomförande; närhet till stadskärnan; storskalighet/stadsmässighet; min egen allmän känedom om dem; liknande tidigare markanvändning.

Ur andra stadsbyggnadsprojekt kan man enkelt hitta inspiration och lära sig mycket. Jag har valt att studera två samtida projekt för att göra mig en bild av rådande trender och uppfattningar inom stadsbyggandet i Sverige. Genom detta har jag hittat inspiration och spännande lösningar att studera, omforma och sedan applicera på mitt eget visionsarbete för Boländerna.

Jag har avgränsat mig i studiearbetet på så sätt att jag inte gör några djupare analyser av referensprojekten utan snarare låtit mig inspireras form- och idémässigt.

De två projekt som jag har valt är **Norra Djurgårdsstaden** i Stockholm och **Industristaden i Uppsala**. Det förra valde jag för dess aktualitet och för att det är ett välkänt projekt, även utanför planeringskretsar. Det senare har jag redan tidigare identifierat som ett område med en liknande historia.

Båda innehåller enligt min uppfattning såväl goda som mindre lyckade inslag; båda är också tydliga och väl avgränsade exempel på samtida stadsbyggnad.

Norra Djurgårdsstaden, Stockholm

Min bedömningen av Norra Djurgårdsstaden bygger på ett platsbesök för ett par år sedan, på information från Stockholms Stad samt från inblandade planeringskontor.

I det övergripande programmet för miljö och hållbar utveckling (Stockholms Stad 2010) skriver man redan i inledningen att man kommer ta tillvara de erfarenheter gällande hållbart stadsbyggande och modern arkitektur man fått genom arbetet med Hammarby Sjöstad.

Industristaden, Uppsala

Bedömningen av Industristaden bygger på egna platsbesök, på information från Temagruppen (arkitekter och

landskapsarkitekter som arbetat med projektet) samt från Uppsala kommun.

Även Industristaden är ett samtida projekt och har dessutom en gemensam geografisk nämnare med Västra Boländerna. Området ligger på ett i princip identiskt avstånd från de mest centrala delarna av Uppsala och vad det gäller tidigare markanvändning finns också gemensamma faktorer.

Vision Västra Boländerna

En tidig programskiss

Den tidiga skissen genomförde jag direkt efter inventering, i samband med analysarbetet, som en tidskiss – en metod som ofta används inom utbildningen och i arbetslivet. Jag ville genomföra denna skiss med endast mina tidigare kunskaper om stadsplanering som grund för att sedan kunna se om och hur mina tankar om områdets utveckling förändrades efter litteraturstudier på ämnet.

Under arbetet med den första programskissen försökte jag täcka in hela området så att jag hade en uppfattning om vad som skulle kunna göras i alla dess delar. De inledande penndragen var grova, men gjorde att jag kunde väga olika tankar mot varandra och fundera på en översiktlig ytindelning.

Visionsprogram och gestaltning

När det inledande första skissarbetet var avslarat valde jag att lägga det åt sidan för att inte låsa mig alltför mycket vid mina första tankar och penndrag. Nu började istället litteraturstudierna som pågick parallellt med arbetet med visionsprogram och gestaltning.

Tanken var att inspireras och löpande få nya uppslag av litteraturstudierna. Läsandet fick därför vara ett pågående arbete under en längre tid, snarare än att pågå en begränsad tid. Jag har låtit mig inspireras av flera olika skrivna källor; och vissa lät jag vara mer styrande än andra.

Visionsprogrammet, vilket behandlar mer övergripande mål med stadsdelsomvandlingen, är specifikt utarbetat för den här stadsdelen och tanken var att det ska ligga till underlag för det vidare arbetet med omvandlingen. Den gestaltade visionen som följer utarbetades som ett svar på detta program – ett sätt att visa hur Västra Boländerna kan omvandlas enligt denna metod.

3D-modellering har varit både ett arbetsverktyg och en visualiseringsmetod. Genom att prova lösningar i tre dimensioner – med solidmodellering i Autocad och Sketchup – fick jag en visuellt tydlig bild av hur stadsrummet växer fram.

Illustration och presentation

En 3D-modell över hela området gjordes i Autocad för att testa olika teser samt slutligen för att utgöra underlag för de tecknade illustrationerna.

Layouten för arbetet växte fram i takt med att arbetets inriktning och omfattning växte fram. A3-formatet, som också blev det slutgiltiga, testades tidigt då det var viktigt att ha gott om plats för att redovisa fotografier och illustrationer i ett lite större format.

Del 3: Litteraturstudier och referensprojekt

Människan i staden

Det första mönstret beskrivet i **A Pattern Language** (Alexander m.fl. 1977) – **Independent Regions** – beskrivs hur mänskliga kulturer och subkulturer bara kan frodas när de är åtminstone delvis separerade från andra kulturer och subkulturer. Staden bör därför planeras så att olika boenformer och kvarter delas av från varandra på ett läsbart sätt.

Alexander m.fl. (1977, s.42) skriver vidare – under **Pattern 8 Mosaic of Subcultures** – att stadens viktigaste struktur är den som består av dess invånare och variationen bland folkgrupper och subkulturer som samexisterar här. Författarna menar att den heterogena staden egentligen blir alltför homogen när alla individer, folkslag och subkulturer blandas. En helt jämn fördelning av olika typer av folk skapar en karaktärlös massa i en stad utan befolkningsbaserade karaktärsområden.

Författarna vill dock varna för en alltför tydlig och storskalig uppdelning bland folk i staden, något man kallar **City of Ghettos**. Där tvingas folk ofta att bo och verka i en viss del av staden. Dessa ghettoidelningar kan ofta bero på de mest grundläggande indelningsformerna som etnicitet och/eller socioekonomiska förutsättningar.

Vidare menar de, i **Pattern 13 Subculture Boundary**, att dessa subkulturer bör vara geografiskt avgränsade för att kunna samexistera utan att deras olikheter ska kunna få en negativ påverkan på varandra (Alexander m.fl. 1977, s.43).

Kevin Lynch

Kevin Lynch's begrepp läsbarhet – **legibility** – kommer ur studier av människors mentala bild av staden och mäter hur enkelt det är för människan i staden att utläsa dess olika delar och organisera dem till ett sammanhängande mönster (Lynch 1960, s. 2).

En del av vad som skapar en god läsbarhet i staden är vad Lynch kallar **imageability**:

That quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer. It is that shape, color, or arrangement which facilitates the making of vividly identified, powerfully structured, highly useful mental images of the environment (Lynch 1960, s. 9).

Läsbarheten är alltså mycket viktigt för stadens invånare då den förenklar orientering samt ger en strukturerad känsla. Det är tydliga och läsbara mönster i stadsbyggnaden som hjälper oss att känna igen oss och det är skapandet av starka minnesbilder som ger oss landmärken (Lynch 1960, s.18) att minnas för framtida orientering i staden.

Bygga stort, bygga tätt

I Boverkets rapport **Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?** (2005) skriver man att många utredningar pekar på att "storstäderna är viktiga för den ekologiska omställningen". Den miljömässiga utmaning som vi står för i dag kan alltså till viss del avhjälpas med ett tätt bostadsbyggande, vilket ger ett yteffektivt utnyttjande av staden.

Rapporten pekar på att storstaden kan stödja en hållbar utveckling i trafik-, energi-, och bostadsfrågor. Man menar att "det byggda ska ha en tät struktur med gaturummen som bärande element." (Boverket 2005, s.6). Ett förtätande inom stadens befintliga gränser skapar förutsättningar för fler boende i stadens centrala delar, vilket alltså kan föra mycket gott med sig.

Continuous sprawling urbanization destroys life, and make cities unbearable. (Alexander m.fl. 1977, s. 22)

Boverket (2005, s.11) menar att stadens densitet inte kan vara helt homogen utan att staden bör byggas som ett mellanting mellan den täta och den glesa staden. Man menar att staden ska byggas enligt ett flerkärnt mönster med en "decentraliserad koncentration", där staden är riktigt tät inte enbart i den innersta stadskärnan. Viktigt är att noggrant övervägande föregår placeringar av nya trafikleder och externa köpcentra, allt i syfte att undvika ett utarmande av stadens centrum.

Med större storlekar på kvarteren och byggnaderna som omger dem får man större ytor inne i kvarteret vilket medför större möjligheter till en god biologisk mångfald (Carmona m.fl. 2010, s. 99).

Att bygga tätt och kompakt jämfört med den på amerikanskt vis utbredda staden ger också många goda miljövinster. Beatly (2003, s. 331) skriver att ökad täthet i staden kan översättas direkt till mycket lägre energiförbrukning per capita, lägre koldioxidutsläpp, mindre utsläpp i luft och vatten samt minskad allmän resursförbrukning.

Miljön och det gröna i staden

En viktig miljöhandling i planeringsarbetet är minska det motorburna resebehovet och där kan blandstaden – den funktionsintegrerade staden – bidra genom rimlig närhet till olika funktioner (Boverket 2007, s.6).

För att behålla en god kontakt mellan stad och landsbygd/jordbruksmark måste man planera städer med agrikulturella och stadsmässiga "fingrar" som båda håller en begränsad bredd. Detta tillgängliggör kontakten med landsbygden för stadsborna och bevarar värdefull jordbruksmark (Alexander m.fl. 1977, s. 25).

Närhet mellan bostad och naturområden är viktigt, speciellt för grupper av människor som inte kan ta sig långa sträckor på kort tid. Denna bostadsnära natur ska vara insprängd i stadsväven och vara tillgänglig för alla oavsett förutsättningar (Boverket 2007).

Forskning har visat att 300 meter är ett gränsvärde för hur långt människor är beredda att gå till ett grönområde för att använda det ofta (Boverket 2007).

Forskning har också visat att naturen har återuppbyggande effekter på människan och att tillgång till natur leder till minskade stressnivåer och ökad kreativitet på arbetsplatser (Boverket 2007).

Rätt gestaltade grönområden kan vara en struktur i staden som skapar ett sammanhang och länkar samman en fragmenterad stadsbild. Man identifierar sig och orienterar sig efter parker, gröonstråk och skogspartier. (Boverket 2007).

Grönstrukturen är central i stadens biologiska mångfald, men det är viktigt att grönstrukturen hänger samman. En grön struktur av tillräcklig storlek som är sammanlänkad genom stråk hjälper djur och växter att spridas (Boverket 2007).

Gröna tak är ett sätt att öka de gröna värdena i en tätbyggd stad. Beatley (2003, s.336) menar att gröna tak har visat sig ge ett antal miljömässiga fördelar samt att kunna inhysa överraskande mycket biologisk mångfald.

Blandstaden

"Blandstaden" är ett luddigt begrepp. Mer klagörande och enklare är att sikta mot "den funktionsintegrerade staden" (Boverket 2005, s. 4). Viktigt är att poängtera att "ABC-staden" inte är ett begrepp att likställa med "den funktionsintegrerade staden" men kan vara ett bra begrepp att ha med sig i tankar kring funktionsintegrering.

En blandstad är inte en formfråga t.ex. en kvartersstad och den är heller ingen köpstad eller evenemangsstråk. Det är en fråga om stadsmiljöns och gaturummets offentlighet liksom tillgänglighet. Människor som befinner sig i blandstaden har inom synhåll eller på gångavstånd tillgång till andra funktioner än bostäder. En bebyggelsemiljö med boende och olika småskaliga verksamheter samt en attraktiv utformning stärker områdets identitet (Boverket 2005, s.4).

Efterkrigstidens Sverige blev snabbt ett av de rikaste länderna i världen, och det byggdes snabbt upp ett reformbehov och en önskan om en utrensning av gamla tiders dåliga levnadsförhållanden i städerna (Åström 1993, s. 50).

Efter andra världskriget togs mer övergripande grepp i planeringen av den nya staden och de större stadsdelarna delades in i mindre grannskapsenheter (Åström, 1993 s.50) som alla skulle inhysa arbete (A), bostad (B) samt ett lokalt centrum (C) med butiker, kulturetablissemang och andra tjänster. Denna blandning av funktioner inom varje mindre område i staden skulle ge en varierad och blandad stad som genom närheten mellan arbete och bostad avsåg minska det dagliga resandet. Tidiga exempel på

ABC-städer är Vällingby och Farsta utanför Stockholm (UUS u.å.).

Dessa stadsbyggnadsideal finns på många sätt kvar än idag, om än i lite annan tappning:

De negativa följderna av en alltför stark uppdelning av funktioner, uppsplittring av vardagslivet, ensidiga miljöer med brist på mångfald och med långa avstånd har alltmer uppmärksamats. En ökad funktionsintegration lyfts fram som en viktig del i en strategi för hur goda livsmiljöer kan utvecklas och en hållbar utveckling understödjas. Blandstaden är den nya stadsbyggnadsvisionen (Boverket 2005, s.6).

Tidigare hade man alltså av miljöskäl separerat bostäderna från arbetsplatserna, vilket inte längre var nödvändigt i det framväxande tjänstesamhället (Boverket 2005, s.6).

Dessa tidigare zoneringsprinciper ligger dock enligt Boverket (2005, s.24) fortfarande kvar som arbetsmetod i många kommuners översiktsplanering:

Kartbilder fylls med ytor i olika färger för skilda funktioner och det är här, menar man, som den uppdelade staden befäster sin gestalt. Staden präglas fortfarande av zoneringsstänkandet. Undantagen är innerstadsmiljöerna och de små tätorterna. Här finns oftast en rik och levande stadsmiljö med bostäder, arbete och handel i en tät blandning. (Boverket 2005, s. 24)

Grannskap med blandade verksamheter anses värdefulla för både miljömässig och sociala hållbarhet i staden. Staden bör ses som en "familj av kvarter", där varje kvarter är som "en stad i staden" där de dagliga funktionerna i det urbana livet finns representerade (Carmona m.fl. 2010, s. 145).

Det offentliga rummet (**The Public Realm**) är de platser där både det formella och det informella livet äger rum. Rummet kan delas in i: **External public space**, som gator och parker; **Internal public space** som bibliotek, museer m.fl.; samt **External and internal quasi-public space** som shoppinggallerior, restauranger och idrottsplatser (Carmona m.fl. 2010, s. 139).

Arbete i staden (A)

Alexander m.fl skriver, i **Pattern 9 Scattered work**, (1977) att det är viktigt att sprida arbetstillfällena jämnt över staden och att inte låta arbetsplatser existera utan närliggande bostadsplatser, och vice versa. Med en separering av dessa två essentiella funktioner i staden skapar man stora områden vilka under skilda tider på dygnet lämnas öde.

Författarna menar att man kan förbättra redan separerade stadsdelar genom lokala policys och strukturella förändringar i den existerande staden. Man har skapat en uppsättning regler för hur man ska angripa detta (egen översättning):

1. Varje hem ligger inom 20–30 minuter från hundratals arbetsplatser.
2. Många arbetsplatser finns inom gångavstånd från barn och familj. (Idag: hemmet och familjen)
3. Anställda kan enkelt gå hem för att äta lunch, uträtta ärenden, arbeta halvtid och spendera halva dagen hemma.
4. Vissa arbetsplatser är lokaliserade hemma; det finns möjlighet för många att arbeta hemifrån eller ta med sig arbetet hem ibland.
5. Grannskapen är skyddade från trafik och buller som skapas av mer industriliknande verksamheter (Idag: arbetsplatser).

Boende i staden (B)

En viktig aspekt i skapandet av livliga och välanvända offentliga rum är att skapa rumsliga uppdelningar genom olika markanvändningsformer. Aktivitet måste dock beaktas som tidsberoende, då de olika aktivitetsformerna i staden sker vid olika tidpunkter på dygnet och året. Exempelvis är områden med många pensionärer och barnfamiljer mer aktiverade dagtid medan områden med många förvärvsarbetande har en högre kvällslig och nattlig aktivitet. (Carmona m.fl. 2010, s. 243).

Handel och centrumverksamhet (C)

I 50-talets ABC-stad var stadsdelscentrum (C) en viktig komponent i försöken att minska den ökade funktions-

separeringen genom att tillgodose de boende med den mest nödvändiga servicen inom närområdet.

Tidigare försök till funktionsintegrerade stadsdelar har visat att det kan vara svårt att uppnå och upprätthålla en god funktionsintegrering. Undantaget är dock den offentliga servicen då den kan bestämmas och finansieras offentligt (Boverket 2005, s. 30).

Ett stadsdelscentrum nära bostaden är också en viktig del i identitetsskapandet och samhörighetskänslan hos invånarna i stadsdelen. Ett i Sverige uppmärksammat internationellt exempel på det är Kapstaden, där projektet **Dignified Space Program** tilldelades The Ruth & Ralph Erskine Award 2003 (Lander 2010).

Projektet lyckades genom att tillskapa ett tjugotal offentliga platser och handelsområden, kopplade till stadens kollektivtrafik, påtagligt höja de urbana och sociala kvaliteterna i en kåkstad. Platserna kom att fungera som katalysatorer för en positiv utveckling av ett område präglad av fattigdom och kriminalitet.

Man kan identifiera tre typer av integrering (Trafikverket 2011):

- ◆ **Yttre integrering**: en handelsetablering eller ett handelsindustriområde ansluter till den omgivande strukturen, det vill säga det finns en kontinuerlig och gemensam fysisk struktur för handeln och dess omgivning.
- ◆ **Inre integrering**: en handelsetablering eller ett handelsindustriområde som har en funktionsblandad markanvändning.
- ◆ **Komplett integrering**: en handelsetablering eller ett handelsindustriområde som har både yttre och inre integrering.

Referensprojekt

Norra Djurgårdsstaden

Omvandlingen av det gamla hamn- och industriområdet vid Värtan i norra Stockholm är högintressant även ur ett internationellt perspektiv. Projektet **Norra Djurgårdsstaden** är större och mer omfattande än Vision Västra Boländerna, men det finns likheter som gör det lämpligt som referensprojekt och studieobjekt.

Båda områdena har en liknande industrihistoria, förvisso i lite olika skala, och har båda rätt så centrala lägen i staden.

I likhet med Vision Västra Boländerna har man i Norra Djurgårdsstaden ambitionen att utveckla området till en modern stadsdel i en växande storstad.



Blandade bebyggelsetyper och kvarterstorlekar i Norra Djurgårdsstaden. Illustration: Stockholms stad (2010).

Modern blandstad

Man väljer i denna nya stadsdel att blanda boende, arbetsplatser och kulturella attraktioner för att skapa ett område där många känner sig hemma och har en plats. (Stockholms Stad, 2009)

Även om det inte är direkt uttalat så applicerar man många av de goda principerna från ABC-staden och ska-

par en blandstad som har goda förutsättningar för att skapa en befolkningsmässig heterogenitet.

Bebyggelsestrukturer

I visionsprogrammet för Norra Djurgårdsstaden (Stockholms Stad, 2009) visar man på ett brett spektrum av bebyggelseformer. Man ser en tydlig kvartersindelning med många olika byggnadstyper och kvartersstorlekar.

Miljö och koppling till det gröna

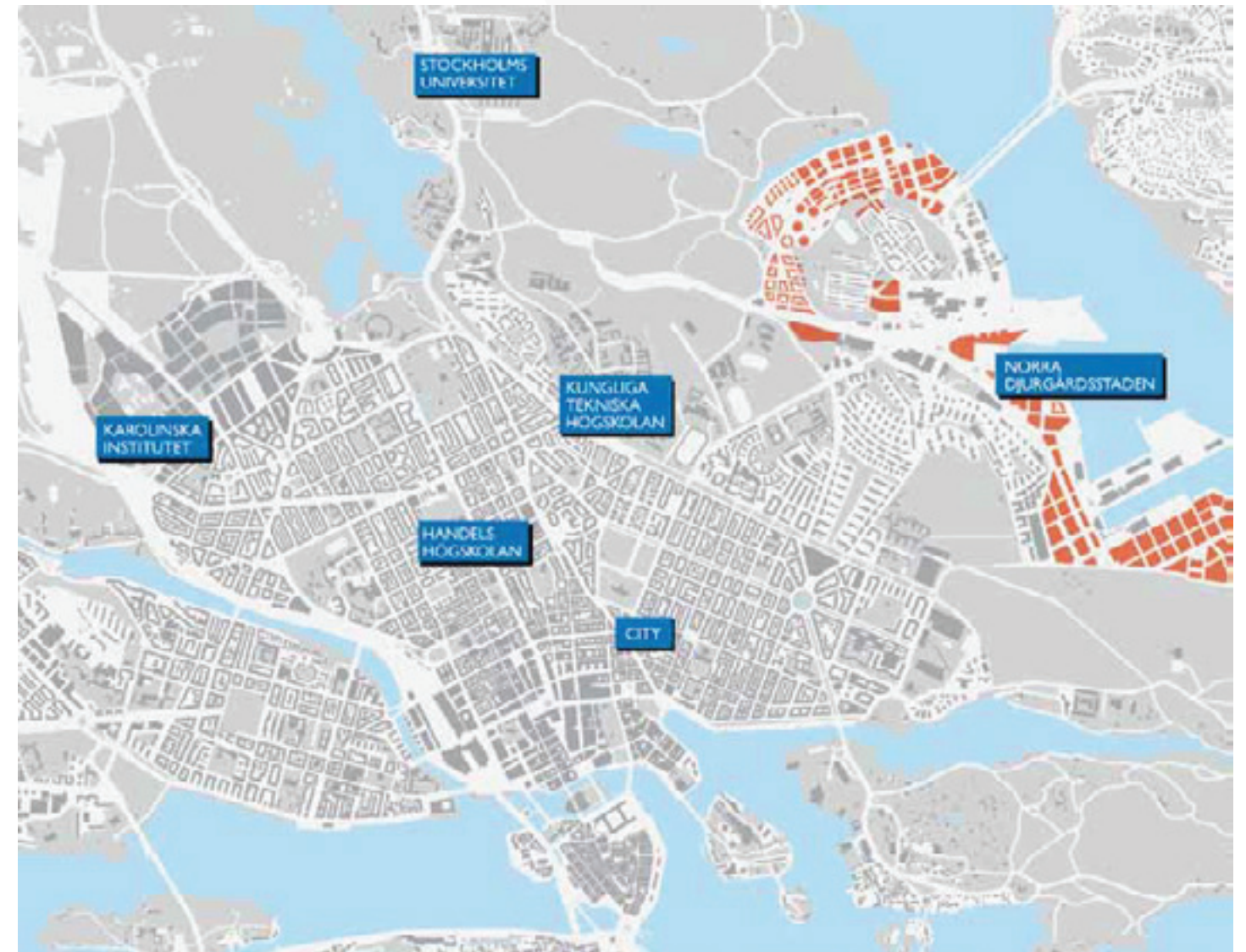
Den nya stadsdelen tar det mesta av den gamla industrimarken i anspråk, men man sparar mycket av det gröna i området. Man visar också vikten av närheten till Kungliga nationalstadsparken och de gröna rekreationsvärdena i närområdet.

Man har en tydlig miljöprofil, och vill "befästa Stockholms position som en ledande huvudstad i klimatarbetet" (Stockholms Stad 2009). Man arbetar bland annat med miljöeffektiva transporter och har ett mål att göra staden fossilbränslefri till år 2030.

Reflektion

I Norra Djurgårdsstaden finns mycket inspiration att hämta. Särskilt intressant är den varierande stadsstrukturen med olika boendeformer i byggnader av olika typ och storlek, bostadsgårdar av olika karaktär och storlek, och därtill spännande kvartersstrukturer. Kvarteren är uppbyggda kring en rätlinjig och ibland rätvinklig gatustruktur vilket ger olika vinklar och uttryck på de byggnader vars fasader följer kvarterets ytterkanter. Detta ger också en stor variation i bostadsgårdarnas storlek och form samt en viss lekfullhet i tvärgatornas riktningar - trots att de flesta är rätt så raka.

Den fysiska strukturen på området har därför kommit att inspirera mig mycket i visionsarbetet.



Norra Djurgårdsstaden från Vision 2030 (2010) med kvartersstruktur och förhållande till Stockholm stad. Illustration: Stockholms stad (2010).

Industristaden

Industristaden är beläget i Kungsängen i Uppsala, strax söder om stadskärnan. Detta gamla industriområde har delvis omvandlats till ett bostads- och verksamhetsområde (Tema 2010).



Modern arkitektur i Industristaden. Tydlig offentlig och trafikorienterad karaktär på gaturummet samt avsaknad av trädgrönska.

Stadslandskapets utformning

Området består av fyra stora slutna kvarter med byggnader på 5–7 våningar. Enligt det ansvariga arkitektkontoret är den utformningsmässiga grundidén en kontrastverkan mellan den omgivande miljön och den gröna skyddande innergården (Tema 2010). Detta ska prägla såväl hus- som landskapsarkitekturen.

Områdets centrala torg är bilfritt och relativt grönt men har också stora hårdgjorda ytor. Torget är stort (ca 60x60 m) och ramas in av de höga byggnaderna. Enligt min uppfattning upplevs det lite för stort för att vara stadsdelstorg; man känner sig snarare utsatt än omgärdad och trygg.

Byggnaderna

Byggnaderna i området är av något högre relevans som inspirationskälla. Byggnadshöjden på fem till sju våningar – oftast med indragen takvåning – ger området en stadsmässig karaktär. Balkonger och takterrasser riktar folklivet

ut även mot gatan. Detta är positiva stadsbyggnadselement som är beaktansvärda.

Arkitekturen är modern i sitt uttryck. De fyra kvarteren skiljer sig dock inte mycket ifrån varandra utseendemässigt, vilket skapar dålig orienterbarhet.

Reflektion

Det finns absolut positiva kvaliteter med Industristaden, och det uppfyller flera av de kriterier jag listade som; samtida genomförande, storskalighet/stadsmässig känsla, liknande tidigare markanvändning. Tyvärr är vissa aspekter av utformningen desto sämre.

Kontrasten mellan en fin och omhuldande innergård och ett bildominerat gaturum med ett bristande folkliv tycker jag är fel väg att gå i utformningen av staden. Det skapar inte bara tomma och tråkiga gaturum; man vänder också den attraktiva delen av stadsmiljön – innergården – bort från de omgivande transportlederna. Med det menar jag inte att man bör dra gator genom bostadsgårdar, utan att man kanske kunde arbeta för att koppla samman gatuliv och bostadsgård.

Varför inte skapa en grön och skyddande karaktär även utanför bostadsgårdarna?



Gaturum dominerat av parkerade bilar i industristaden.



Industristaden, nära beläget västra Boländerna samt en liknande kvartersstruktur och tidigare markanvändning. Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901

Del 4: Förstudier av platsen

Övergripande områdesinventering



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren:
© Lantmäteriet, i2012/901

Geografisk kontext och historia

Uppsala är centralort i Uppsala kommun, residensstad i Uppsala län, beläget i mitten av Uppland och är Sveriges fjärde största stad. Som Nordens äldsta universitetsstad är den på många sätt präglad av universitetslivet.

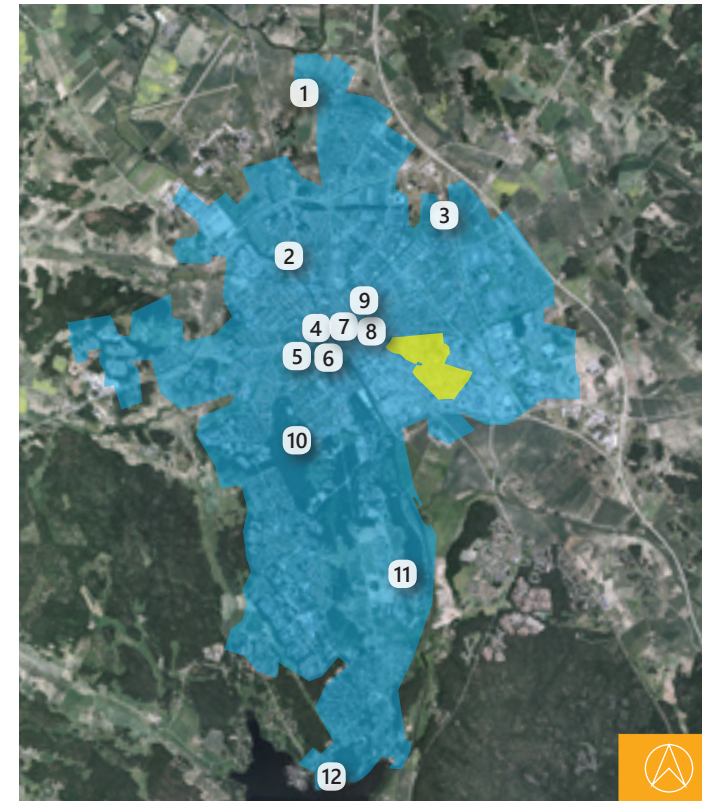
Staden har också en parallell historia som industristad, även om många av de gamla industrierna inte finns kvar på orten idag. Stadsdelen Boländerna har tidigare inhyst delar av denna industriverksamhet. Delar av den finns kvar, även om fokus i området har skiftat från tillverkningsindustri till serviceverksamhet och handel.

Boländerna är beläget på den östra sidan av Fyrisån, vilken historiskt sett har varit arbetarsidan av staden. Även idag är den mesta av universitetens verksamheter belägna på den västra sidan av Fyris, medan hantverkarfirmor och bygghandel huvudsakligen finns på den östra sidan.

Historiskt sett har Uppsala kretsat kring handeln vid Fyrisån, som var aktiv redan innan Mälaren genom landhöjningen blev insjö (Åström 1993). En stor del av detaljhandeln finns fortfarande i Fyrisåns direkta närhet.

Bostäder har funnits spritt i hela staden – så även idag – men centrumhandeln har tagit mer och mer plats sedan saneringsarbetet av uttjänta bostadshus och en mer omfattande trafikplanering på 1950-talet (Åström 1993, s.80).

Mitt område – den västra delen av Boländerna – är centralt beläget i staden, nära den historiska stadskärnan. Med en area på en dryg kvadratkilometer utgör det ungefär hälften av hela Boländerna, .



Uppsalas stadsväv i blått, området i gult samt målpunkter.
Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren:
© Lantmäteriet, i2012/901

Målpunkter i staden

Uppsala är, enligt min åsikt, i förhållande till sin population på strax över 200 000 invånare en tät men lågbyggd stad. Tätast är den runt Fyrisån som delar staden. Denna relativa tätboddhet orsakas delvis av att många av stadens alla studenter bor yteffektivt i små studentrum i korridor eller i små lägenheter.

Stadskärnan känns i mina ögon liten med tanke på stadens storlek. Många av målpunkterna ligger väl samlade. Västra Boländerna ligger också nära många av stadens viktiga målpunkter och centrala landmärken. I kartan ovan redovisas några av de målpunkter som jag anser viktiga för en stor del av stadens befolkning.

- 1 **Uppsala högar:** Fornminnesområde och kulturplats som också är ett viktigt stadsnära rekreationsområde.
- 2 **Fyrishov:** Stadens stora badhus samt gymnastik- och idrottsanläggning.
- 3 **Gränby Centrum:** Stort köpcentrum i stadsvävens ytterkant. Centrumhandelns största konkurrent.
- 4 **Domkyrkan:** Ett viktigt landmärke i staden och en viktig kulturbärare.
- 5 **Uppsala Universitet:** En stor institution som håller många av stadens invånare sysselsatta om dagarna. Tillsammans med Sveriges lantbruksuniversitet lockar universitetet omkring fyrtio tusen studenter till Uppsala.
- 6 **Uppsala slott:** En viktig byggnad som ligger på åsens högsta punkt och utgör en viktig utsiktsplats i staden.
- 7 **Stora Torget:** Stadens centrala torg. En viktig samlingsplats och centrum för handeln i stadskärnan.
- 8 **Resecentrum:** Den stora kollektivtrafikknuten i staden. Viktig för de invånare i staden som pendlar ut ur staden i arbete.
- 9 **Uppsala Konsert & Kongress:** Uppsalas nyaste märkesbyggnad som bjuder på många evenemang samt en utmärkt utsikt över Uppsalas skyline.
- 10 **Stadsskogen:** Stadens största skogsområde. Viktigt rekreationsområde.
- 11 **Sveriges lantbruksuniversitet (SLU):** Stadens andra universitet sett till storleken och en viktig målpunkt för många studenter. Beläget ungefär sex kilometer från stadskärnan tar sig många hit per cykel.
- 12 **Skarholmen/Ekolen:** Fyrisån leder ut i Mälarens norra utlöpare Ekolen som också är Uppsalas enda egentliga vattenkontakt. Viktig plats såväl sommar som vinter.



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren:
© Lantmäteriet, i2012/901

Övergripande funktionsindelning i Uppsala

Områdesgränserna i kartan till vänster är dragna med en grov penna och områdena definieras av sin huvudsakliga markanvändning. Kartan ger en uppfattning om hur staden fungerar. Den fokuserar på de för uppgiften relevanta funktionerna boende-, centrum- och industriområden.

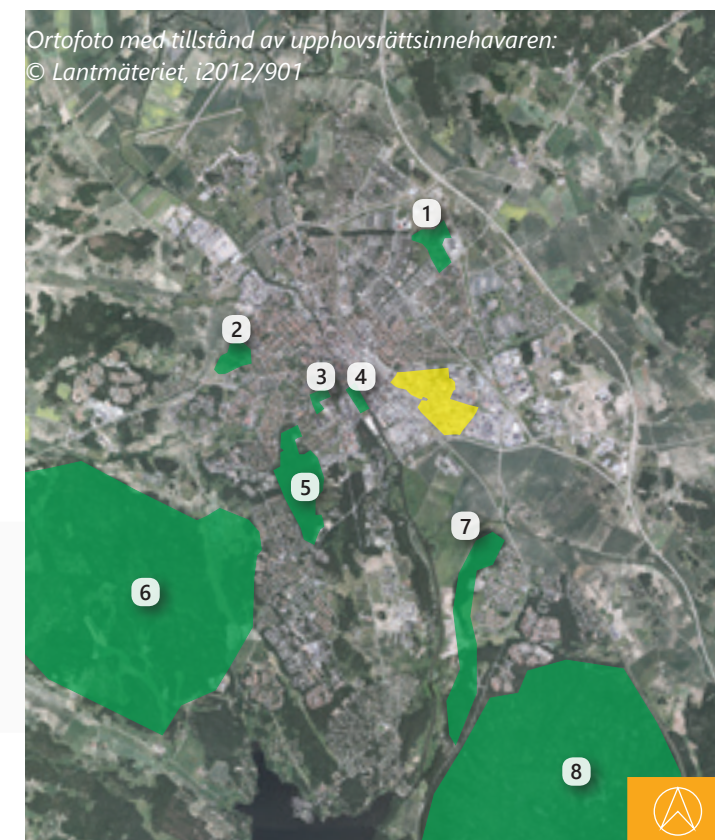
Uppsala kommun blev 2011 den fjärde i landet att överstiga 200 000 invånare, vilket gör att den klassas som storstad.

Kommunen spår en befolkningsökning på ytterligare 42 600 invånare till 2030 och totalt 86 700 till 2050 (Uppsala kommun 2012).

Förklaring

- Västra Boländerna. Sett till den totala ytan av den centrala delen kommer området att utgöra en ansevärd del av den framtida stadskärnan.
- Här bor de flesta av stadens invånare. Inom detta spridda område ryms många olika boendeformer av varierande typ och koncentration.
- De mest centrala delarna av stadskärnan. Mycket av handeln i staden är samlad här på en relativt liten yta. Detta ger en god tillgänglighet för icke motorburen trafik och ett bra folkliv.
- Stadens huvudsakliga industriområden. I öst Boländerna och Fyrislund, i väst Librobäck.
- Pågående utveckling av småindustri och handel.
- Möjlig lokalisering för flytt och nyetablering av småindustri- och handelsområde när de mer centralt belägna områdena omvandlas i likhet med denna vision.

Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren:
© Lantmäteriet, i2012/901



Grönområden i staden

- 1 **Gränby park:** 2,5 km, omväxlande naturområde
- 2 **Stabby backe:** 3,7 km, skogsmark med löparspår
- 3 **Botaniska trädgården:** 2,0 km, finpark
- 4 **Stadsträdgården:** 1,5 km, landskapspark/finpark
- 5 **Stadsskogen:** 2,5 km, skogsmark med löparspår
- 6 **Hågadal/Nåsten:** 4,5 km, forminnnesområde och tätare skogsmark
- 7 **Nåntuna lund:** 2,7 km, omväxlande natur, strövområde
- 8 **Lunsen:** 5,3 km, skogsmark, strövområde.



Bevarandevärda strukturer och verksamheter

1 Den gamla bebyggelsen vid Strandbodgatan

Den gamla pianofabriken och de andra byggnaderna vid denna områdets västliga gräns inhyser idag olika verksamheter. Gemensamt för dem är att byggnaderna är intressanta att bevara. De är av vitt skild karaktär och arkitektur och från olika tidsperioder. Utgör en intressant entré till området då byggnaderna kontrasterar mot omgivande stad.



Den gamla pianofabriken

2 Grönområdet i nordöst

Ett stort befintligt grönområde med både en öppen ängskaraktär och uppvuxna större trädbestånd. En relativt kuperad terräng bidrar till områdets intressanta karaktär.

Områdets storlek gör att det kan bli ett framtida viktigt rekreationsområde och därmed få en viktig social och hälsofrämjande funktion..

Viktigt att bevara även ur en ekologisk synpunkt. Här finns många arter etablerade och området kan i framtiden bli en viktig spridningsväg i staden då det i norr knyter an till det gröna Fålhagens IP och vidare in mot stadskärnan samt ut mot Årsta och Fyrislund.



Olika vegetationstyper i grönområdet i områdets nordvästra del.

3 De tre fickparkerna utmed Säbygatan

Både omgivande verksamheter och utformningen av dem gör att dessa tre små kilar inte är särskilt välanvända idag. Om de ingick i en större grönstruktur och omgavs av bostäder snarare än dagens industriverksamheter har de dock stor potential.

Här finns flertalet stora lönnar och lite mindre buskvegetation utmed kanterna samt rymliga gräsplaner i mitten. Viktigt att ta tillvara på dessa befintliga gröna värden.



Idag är fickparkerna sparsamt använda i brist på fotgängartrafik.

4 Grönområdena utmed Stålgatan

Två mindre grönområden med en tät träd- och buskvegetation. Vegetationen är uppvuxen och tillför därmed ekologiska värden till stadsdelen. Den norra dungen är ett fågeltätt område.

Dessa två gröna kuddar utgör trevliga entréer till området.

5 Kontorsområdet Kungsporten

Bra läge i staden på denna mindre kontorspark. Fasaderna känns daterade och vid ett bevarande bör dessa ses över för att bättre passa in i den nya stadsbilden.



Kontorsparken domineras av metallfasader och bilparkeringar.

6 Gatustrukturen

Gatustrukturen i området är på många sätt välfungerande. Den utgör också ett intressant historiskt lager i området.

Björkgatan är ett huvudstråk i området. Med sin kurviga sträckning genom området håller den trafikanterna alerta och ger en mer intressant resa genom området.

Den kvartersstruktur som gatunätet ger upphov till är både intressant och utmanande ur ett planeringsperspektiv. Rent trafikmässigt är gatunätet väl tilltaget men ur en trivselsynpunkt kan det komma att behöva kompletteras och förändras en del. Den bildar kvarter som exempelvis det mellan Björkgatan och Danmarksgatan vilket

är mycket stort och bryts endast av genom det korsande järnvägsspåret.

Mellan västra Boländerna och grönområdet i nordost går också museijärnvägen som trafikeras av Lennakatten sommartid. Detta tidslager är viktigt att bevara, även om det inte ingår i denna vision.

7 Bolandgymnasiet

En av stadens största gymnasieskolor som till stor del är yrkesinriktad.

Skolan har ett bra läge i staden då den ligger relativt centralt och även bra till kommunikationsmässigt med den övriga staden.



Bolandgymnasiet sett från cirkulationsplatsen på Bolandsgatan.

8 UNT-tryckeriet

På en maximalt bebyggd tomt ryms en för staden viktig funktion. En central placering i staden för denna verksamhet känns rimlig. Intressant är att behålla någon eller några av de mindre utrymmeskrävande verksamheterna.



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901



Karaktärsområden och SWOT-analys

Denna analysdel bygger på en indelning av hela området i mindre karaktärsområden, vilka i sig är baserade på områdesinventeringen.

Karaktärsområdena redovisas var för sig med en inledande kort förklaring till det givna namnet, följt av en individuell SWOT-analys.

1 **Bolandskilen**

Den, i förhållande till den övriga staden, mest centralt belägna delen av området. Har en relativt homogen känsla med liknande bebyggelse typer och en regelbunden gatustruktur. I den västligast belägna delen finns flera gamla bevarandevärda byggnader som utgör en trevlig entré till området samt bidrar till en varierad stadsbild.

S: Gatunätverket

W: Järnvägsbuller

O: Utnyttja befintligt gatunätverk

T: Genomfartsled till Resecentrum

Centrumpunkten

2 Områdets kommunikationsmässiga centrum. Bildar en nod kring cirkulationsplatsen och knyter samman Resecentrum och Fålhagens östra delar. Området ligger lite utsatt trafikmässigt och blir en viktig del att arbeta vidare med.

S: Läget i området

W: Triangelformen, inklämt

O: Utgöra en samlande punkt i området

T: Bli en bortglömd kil mellan gatorna

Spårlängan

3 Ett långsmalt område som ger ett lite splittrat intryck. Hela området inom bulleravstånd från järnvägen. Här finns en järnvägsövergång som är lite opraktisk då tågtrafiken är frekvent.

S: Synlighet från järnvägen

W: Närheten till järnvägen

O: Binda samman med den befintliga kontorsparken, järnvägsövergången

T: Bullerskadat

4 **Bolandslänken**

Stora kvarter och stora tomter. Idag mycket parkering och "döda ytor". Mest större verksamheter i området. Viktig länk mot resten av Boländerna

S: Kommunikationsmöjligheter

W: Befintlig gatustruktur?

O: Grön länk till Kungsängen

T: Närheten till värmeverket

5 **Kemwell Pharmaceuticals**

Ganska stort, inhägnat område som idag känna oåtkomligt. Inte särskilt inbjudande. Ett bra läge för framtida etableringar där man tänker sig att läkemedelsindustrin flyttar från detta relativt centrala läge i staden.

S: Centralt läge

W: Utbyggd industriverksamhet

O: Länka Danmarksgatan till Björkgatan

T: Stort område - barriäreffekt

6 **GE Healthcare**

Liknande kvaliteter med Kemwell-området. Viktig del av området då den länkar samman den norra och södra delen.

S: Läge vid Björkgatan

W: Befintlig industriverksamhet

O: Koppling till Björkgatan

T: Inklämt läge

7 **UNT-tryckeriet**

Här finns en verksamhet som är viktig för staden och det toppmoderna tryckeriet tar upp en stor del av tomt. Denna verksamhet kan vara aktuell att skydda för att behålla delar av den befintliga verksamheten i området.

S: Läget i staden, närhet

W: Antal arbetstillfällen per kvm

O: Bidra till blandad verksamhet i området

T: Buller, trafik

8 **Kontorsparken**

Oinspirerande miljö och byggnadernas fasader känns omoderna och inte värdiga denna entrépunkt till staden. Bra med många arbetstillfällen i stadsdelen. Kan vara värt att utöka av denna anledning.

S: Närhet till Resecentrum

W: Järnvägsbuller

O: Nytt affärsdistrikt i staden

T: Monoton miljö

9 **Parkkilarna**

Utvecklade små grönområden som har potential att bindas samman till en grön infrastruktur i området. Viktiga att ta tillvara på.

S: Befintlig grönska, träden

W: Utsatt läge i trafiken, dålig sammankoppling

O: Delar av en grön länk genom området

T: Oanvända grönområden

10 **Bolandgymnasiet**

En av stadens största gymnasieskolor. Tillför området mycket folkliv och har ett strategiskt bra läge i staden.

S: Läget i staden och området

W: Framtida expansion hotar Bolandsskogen

O: Utökas till skola för alla i närområdet, folkliv

T: Överbelastning med ökad befolkning

11 **Bolandsdungen**

Ett trevligt grönområde som kan kompletteras och utvecklas till ett viktigt stort grönstråk i området. Bör därför inte bebyggas.

S: Topografi, befintlig stor grönska

W: Järnvägen som avgränsar norrut

O: Bilda grön länk mellan stad och land

T: Vara inklämd och svårtillgänglig

12 Gröna hörnet

Ett litet grönområde som bör bevaras. Skärmar av värmeverket och utgör en trevlig entré. Ligger i ett lite utsatt läge och tillför därför främst estetiska och avskärmande kvaliteter.

S: Träden

W: Läget vid Stålgatan

O: Rama in området intill

T: Värmeverket och gatan

13 Kungsängskilen

Litet grönområde, liknande Gröna hörnet.

S: Inramande effekt pga läget

W: Utsatt läge

O: Bilda grön entré till området

T: Trafikbuller och avgaser



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901



Cirkulation och trafikstrukturer

Trafik inom området

Trafiken i Boänderna domineras kraftigt av motorforden: personbilar, lastbilar och stadsbussar.

En sammanhållen trafikstruktur för fotgängare och cyklister saknas i området. Cykelvägarna genom området är få och inte alltid så väl sammanhängande. Den som cyklar genom området får ofta välja att trängas med eventuella fotgängare på trottoarerna eller med den motorburna trafiken på gatan. Trottoarerna är mestadels väl tilltagna men bryts ofta upp av tvärställda bilparkeringar.

Den befintliga gatustrukturen bedöms fungera väl för hur de flesta tar sig igenom området: med bil eller buss. Gaturummen känns väl tilltagna och parkerade bilar och lastbilar utmed gatorna ställer till få problem. Hela transportnätverket inom området är väl anpassat till bil och lastbil/buss, och för transport eller leverans till och från verksamheterna. Detta tillsammans med de mestadels låga byggnaderna gör att gaturummen känns väl storskaliga för att vara välkomnande för de som rör sig utan bil.

Värt att notera är att den storskaliga gatustrukturen medför att vissa av kvarteren är väldigt stora, uppåt 150x400 m. Detta medför att de är besvärliga att ta sig runt till fots och passage genom kvarteren är ofta svår eller omöjlig.

Trafik till och från området

Området har sju angöringspunkter för motorburen trafik (1-7) och tre ytterligare enbart avsedda för fotgängare och cyklister (8-10). Dessa angöringspunkter är väl spridda runt områdets yttre gränser, med undantag för sträckan längs järnvägsspåret som endast korsas av en järnvägsöverfart.

Denna järnvägsöverfart är idag en besvärlig trafikplats. Tågtrafiken är under vissa tider på dygnet intensiv vilket leder till att trafikanterna ofta får stanna och vänta på passerande tåg, ibland flera åt gången. Slutsatsen är att ytterligare en infart i väster skulle vara mycket värdefull för att kunna tillgodose den persontrafikökning som medföljer en ökad befolkningens mängd i området.



Bergsbrunnagatan västerut. Här finns en fungerande led mellan den centrala staden och Bolandsgymnasiet. Viktigt att behålla och utveckla.



Områdets entré norrut sett från korsningen Björkgatan - Bolandsgatan. En av områdets viktigaste entréer som bör stärkas i framtiden.



Cirkulationsplats i korsningen Bolandsgatan - Björkgatan. Stora delar av det offentliga rummet är hårdgjort och motortrafiken dominerar cirkulationen i området.

Programskiss

1 *Bevara befintliga strukturer*

Bevara den gamla pianofabriken och resten av den småskaliga bebyggelsen som utgör området fasad. Grön entré till området.

2 *Ta tillvara trevliga proportioner*

Utveckla områdets största befintliga kvalitet: proportioner på gaturummet och byggnaderna närmast gatan.

3 *Bostadsområde nära stadskärnan*

Planera för många bostäder då läget i stadens kommunikationsnät är mycket bra. Viktigt.

4 *Stadsdelscentrum*

Flera vägar korsas och flera områden kopplas samman här. Bör utvecklas till ett stadsdelscentrum.

5 *Komplettera och utveckla*

Utveckla denna viktiga stadsgrönska och låt den bli en del av ett större grönt nätverk i området.

6 *Bygga igen med bostäder*

Smalt och svårt område att göra trevligt. Maximera bostäder på ytan.

7 *Skärma av och bygg högt*

Skärma av mot järnvägen med höga kontorsbyggnader. Storskaliga byggnader ger stadsmässigt intryck.

8 *Inbäddade bostäder*

Inbäddat område; skärma av mot resten av staden.

9 *Skärma av värmeverket*

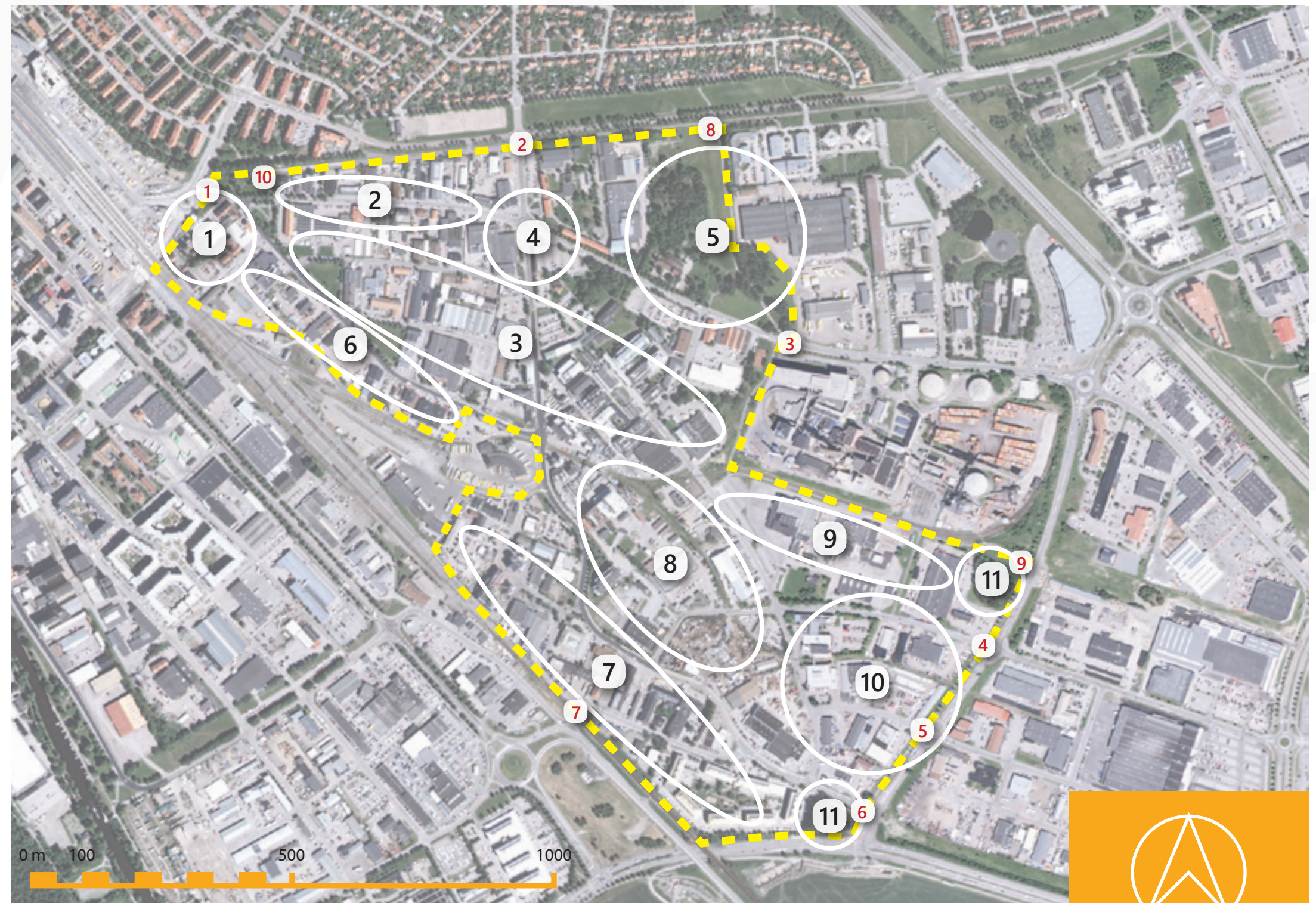
Skapa en visuell barriär mot värmeverket.

10 *Bostäder i pendlarläge*

Bygga bostäder med bra kommunikationsläge.

11 *Gröna entréer*

Bevara och komplettera dessa gröna entréer.



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901



Del 5: Vision Västra Boländerna

Denna Del 5: Vision Västra Boländerna är en av sju delar av ett större examensarbete i landskapsarkitektur som utförts under våren 2013. Tanken är att den ska kunna stå för sig själv som ett inspirerande förslag på hur en tänkbar framtida utveckling av en strategiskt viktig del av Uppsala skulle kunna se ut.

I hela examensarbetet, vilket återfinns på Epsilon (epsilon.slu.se), finns alltså sex andra delar som återger hela den akademiska processen och på ett utförligare sätt redovisar bakgrund samt föreliggande analyser. Hit kan man vända sig för att få se hela vidden av arbetet och göra sig en bredare bild av visionen.

Bakgrundsresumé

Västra Boländerna utgör till ytan halva Boländerna, som är Uppsalas största småindustri- och handelsområde. Området ligger centralt i staden, endast ett stenkast från Resecentrum. Detta intressanta läge gör att en omstrukturering, där stadsdelen får en ökad mångfald av verksamheter med fokus på boende, är ett viktigt steg i Uppsalas utveckling.

Staden är en levande organism

Staden kan ses som en växande och föränderlig organism. Denna stadsdelsvision visar hur Västra Boländerna kan växa över de kommande 30 åren. Hela stadsdelen kan och bör inte omvandlas i ett svep utan befintliga verksamheter bör finnas kvar så länge som nyexploateringen tillåter.

Funktionsblandning, ABC

För att få ett rikt och varierat stadsliv är viktigt att planera för blandade städer, där de olika stadsdelarna inhyser såväl arbetsplatser och bostäder som centrumfunktioner.

Olika funktioner och markanvändningar inom begränsade områden ger en varierad stadsbild där de olika aktiviteter som pågår ger ökat liv till varandra.

Närhet till kunden är enligt Trafikverkets rapport (Trafikverket 2011) en viktig aspekt för näringsaktörer. Detta får man naturligt i en funktionsblandad stad. Det minskar också det externa infrastrukturbehovet något när delar av kundunderlaget (olika beroende på näringsverksamhetens art) finns i det direkta närområdet.



Närbutik i bottenplan ger också ett ökat folkliv på gatan.

Närhet mellan bostad, arbete och service ger också en tydlig fördel då det nödvändiga vardagsresandet blir mindre för de boende och yrkesverksamma i området.

Blandade bostadsformer

Genom att bebygga stadsdelen med flera olika typer av byggnader och med olika upplåtelseformer ger man människor i olika skeden av livet och olika ekonomiska förutsättningar chansen att bo i området. Det leder till en mångfald bland invånarna och en varierad stadsbild bebyggelsemässigt (Alexander m.fl. 1977).

Stadsdelscentrum som identitetsskapare och mötesplats

Ett stadsdelscentrum är utöver sin funktion som närbelägen servicepunkt också en viktig del av områdets identitet. Denna centralt belägna plats utgör områdets hjärta och bör utformas till ett landmärke för invånarna att vara stolta över.

Runt en estetiskt tilltalande samlingspunkt bygger man en samhörighetskänsla och en unik identitet. Stadsdelscentrumet bör därför utformas med en hög estetisk såväl som funktionell ambition.

Här finns också offentlig service och kulturinrättningar som bibliotek, idrottshallar och stadsdelsmuseum. Dessa offentligt finansierade verksamheter är viktiga för att locka dit samt behålla andra näringsverksamheter i centrumområdet.

Kvarter och huskroppar

Med stora kvarter – ibland uppåt hundra meter långa – skapar man en del av den stadsmässighet eller storstadskänsla som är eftersträövansvärd i en storstad. Denna



Kapellgärdet i Uppsala är ett område under pågående omvandling. Här byggs bostadshus mellan fem till åtta våningar vilket ger en tydlig stadsmässighet.

storstadskänsla blir eftersträövansvärd då den är en direkt konsekvens av att man bygger tätt och högt i den mer centrala delen av staden. Viktigt är att medvetet gestalta det stora stadsrummet så att den mänskliga skalan inte försummas. Med stora kvarter blir byggandet också yteffektivt då man får in många kvadratmeter byggnad per kvadratmeter mark.

Höjden på byggnaderna bör variera mellan fem och tio våningar inom området. Denna variation bryter upp stadsdelens skyline och möjliggör takterrasser och gröna tak i strategiska soliga lägen.

Den stora skalan i dessa kvarter tas ner till en mer mänsklig nivå genom väl tilltagna cykel- och fotgängar-zoner mellan gata och byggnad. Varierande mellanstora och stora träd samt buskplanteringar fungerar som en skalmässig buffert mellan människa och byggnad. Dessa zoner beskrivs närmare under rubriken **Gröna stråk för icke motorburen trafik**.

Mellan de stora kvarteren, vilka avgränsas av bilgatorna, finns gröna partier av varierande slag. Många fungerar som infart för bilar till underjordiska parkeringsgarage. Samtliga utgör också väg för utryckningsfordon. Dessa smalare gröna stråk fungerar även som länkar mellan de gröna stråk som löper utmed stora delar av gatunätverket och binder därmed också samman de större grönområden som finns i området.

Entrézon

Det är viktigt att skapa tydliga zoner vid de viktigaste entrépunkterna in i ett område. Här har man chansen att slå an den första känslan för området och skapa en god läsbarhet.

Entrézon är också en viktig del i identitetsskapandet i en stadsdel. Genom en tydlig men permeabel gräns mot omgivande områden (Alexander m.fl. 1977) kan man skapa en tillhörighet för de som befinner sig inom området såväl som en öppenhet i relationen mot omgivande stad.

Närhet till stadsgrönska

Viktigt är att stadsdelen förutom gröna bostadsgårdar och gaturum kan erbjuda gröna offentliga rum som parker och tillgänglig naturmark. Boverkets skrift **Bostadsnära natur** (Boverket 2007) föreskriver att natur ska gå att nå till fots inom 300 meter från bostaden.

Det här är en mycket viktig aspekt i stadsplaneringen. Närheten till stadsgrönska är viktig inte bara när man talar om bostäder. Arbetsplatser bör också ligga i omgivningar med naturlika inslag, där de anställda har enkel tillgång till pauser i det gröna. Man bör också kunna göra åtminstone delar av sin dagliga pendling längs gröna stråk som löper mellan de större gröna inslagen i staden.

Grön kil: spelet mot övrig grönska

Att låta "gröna kilar" växa in i staden är en sedan länge använd metod för att förbättra stadens kvaliteter: ekologiska, rekreativa, identifierande med mera. Sådana gröna kilar bör kopplas till befintliga grönområden i och utanför staden.

Genom att bevara och förädla befintliga grönstrukturer i staden när man planerar nytt riskerar man inte att gå miste om gröna värden som man så att säga får gratis.

När man låter en stad växa genom förtätning snarare än genom expansion måste man oundvikligen ta ställning till befintliga grönstrukturer, så att man blir medveten om den aktuella situation i området. Gör man inte det riskerar man att hamna i fällan där man planerar bort dessa stadens gröna lungor i jakten på att effektivisera markanvändningen.

Bostadsgårdar

Stora kvarter med långa huskroppar ger utrymme till stora gröna bostadsgårdar. Dessa gårdar bör integreras i den övergripande grönstrukturen och därmed bli en del i den bostadsnära naturen.



Stora bostadsgårdar bör möbleras rikligt för att inte kännas tomma.

Ytterligare sätt att planera för mer bostadsnära naturmark är att bygga punkthus på mer orörd naturmark, eller att placera dessa på stora naturlika bostadsgårdar.



Trädrader utmed gatorna tar även ner skala på byggnaderna.

Gröna stråk för icke motorburen trafik

Att kunna röra sig utmed gröna stråk i staden är en viktig kvalitet. Det är många av stadens invånare som inte aktivt dagligen söker sig till stadsgrönskan, vilket gör att gröna stråk längs vardagsrutterna är viktiga. En tydlig och enhetligt gestaltad grönstruktur stärker områdets läsbarhet och därmed orienteringen i staden och området.



Uppsala Konsert & Kongress var länge ämne för en het debatt. Idag verkar den onekligen mer allmänt accepterad och är verkligen en identitetsskapare i området.

Närhet till stadsgrönska är viktigt för de boende i staden och gröna stråk i närheten av bostaden bidrar till denna faktor. Med ett mönster av gröna stråk genom området skapas en

Breda gröna stråk tillsammans med bilgatans bredd ger ett väl tilltaget gaturum som kan ge plats även för upphöjd spårtrafik till och från samt inom området.

Identitetsskapande objekt

Profilstarka byggnader eller anläggningar som ger ett område en viss identitet kan vara en statusmarkör, till exempel Turning Torso i Västra Hamnen i Malmö eller Uppsala Konsert & Kongress. I andra fall – som Norra Djurgårdsstaden – är det bevarade gamla strukturer och byggnader

tillsammans med ny arkitektur och landskapsarkitektur som skapar karaktär.

Gemensamt för dessa olika objekt är att de alla ger området de finns i en starkare identitet; något som kan stärka de boendes känsla för sitt område och skapa en god läsbarhet av stadsdelen (Lynch 1960, s. 9).

Dessa identitetsskapande objekt kan också vara av helt andra karaktärer än höga byggnader. Konstverk som Näcken utanför gamla centralstationen i Uppsala eller markmönster som på Sergels torg i Stockholm är exempel på hur ett estetiskt grepp kan skapa tydliga landmärken och stärka ett områdes identitet.

Bevarandevärda byggnader och alternativa funktioner

Merparten av de byggnader som idag finns i området kan inte anses tillföra sin omgivning några särskilda kvaliteter.

Ett storskaligt bevarande av byggnader skulle även medföra komplikationer i uppförandet av nya strukturer. Det är därför enbart byggnader med särskilda kvaliteter belägna på strategiska platser som bör bevaras.

För staden viktiga verksamheter belägna i väl fungerande byggnader bör också bevaras. Detta bidrar till en hög verksamhetsmångfald och bevarar delar av stadsdelens arkitektoniska kulturarv.

Gatunätet inom området

Dagens gatustruktur bör behållas intakt så långt som möjligt. Den visar på områdets historia, samtidigt som den ger en intressant stadsbild med stora, delvis oregelbundna kvarter. Vissa vägsträckor kan dock komma att behöva rätas ut eller dras om för att få en mer logistiskt välplanerad struktur i området.

Eftersom de befintliga kvartersbildningarna ofta är så stora behöver mindre gator och matargator behöver tillkomma på många platser.

Trafik till och från området

Att ha en fungerande och väldimensionerad trafikmiljö inom, genom och mellan stadens alla delar är viktigt. Barriärer bör så långt som möjligt undvikas. Västra Boländerna har många viktiga målpunkter i närheten. Att behålla befintliga kommunikationer och att förstärka områdets koppling till omgivande stad är därför viktigt.

Invanarna i stadsdelen behöver god kollektivtrafik samt väl utbyggda gång- och cykelförbindelser med omgivande stad för att utträtta de ärenden som den funktionsintegrerade stadsdelen inte kan tillgodose. Kollektivtrafiken är ur en hållbarhetssynpunkt mycket viktig att utveckla.

Området har idag in- och utfarter i flera väderstreck vilket ger goda förutsättningar för genomströmning även med en framtida aktivitetsökning i området.



En dryg kilometer norrut passerar Strandbodgatan under järnvägen. Här finns två bilkörfält i varje riktning samt gång- och cykelbana på var sida om vägen.

Järnvägspassage

Den enda stora trafikbarriären gentemot omgivande stad är idag järnvägsspåren i sydväst. För att skapa bättre kommunikationer västerut behövs ytterligare passage över eller under järnvägen.

Passagen bör vara till för både motortrafik och gång- och cykeltrafik. För bilister och busstrafiken länkar den samman området kring Kungsängen via Kungsgatan med såväl Västra Boländerna som Fålhagens östra delar. För gång- och cykeltrafiken fyller en passage en viktig funktion då den kan koppla på befintliga gröna GC-stråk mot Fyrisån och vidare in mot stadskärnan.

Avskärmning mot järnvägen

Den järnvägssträcka som löper utmed och precis utanför områdets sydvästra sida in mot Resecentrum är vältrafikerad och påverkar i hög grad sin omgivning.

Tågen har en relativt låg hastighet när de passerar området då de antingen accelererar på väg från stationen eller bromsar på väg in mot densamma. Detta till trots medför tågtrafiken ett visst buller.

Vissa partikelutsläpp i spårens mer direkta närhet är också att vänta. Troligt är dock att partikelvärdena genererade av tågtrafiken är relativt låga och inte överskrider EU:s miljökvalitetsnorm för järnvägsmiljöer utomhus. Man kan dock räkna med ett visst metallpartikelnedfall inom 50–100 meter från spårområdet (Trafikverket 2012). Därför är det aktuellt också av denna anledning att i någon form avskärma framtida bostäder från spårområdet.

Kraftvärmeverket

Den tunga industriverksamheten som kraftvärmeverket utgör en komplikation då den är belägen precis utanför området. I Boverkets (1995) tidigare anvisningar finns uppgifter om skyddsavstånd för att minska bullerstörning. Olycksrisker nämns inte som en faktor som kräver skyddsavstånd.

Det kommer alltså att krävas en skyddszon mellan kraftvärmeverket och bostäder. Skyddszonen kan bestå av grönområden eller verksamheter som inte är boende.

Flytt och nyetablering av småindustri och handel

När Västra Boländerna omvandlas och fokus i området mer hamnar på boende i en växande stad som Uppsala kommer ny mark behöva tas i anspråk för småindustri och handel. I arbetet med att planera för en tät stad där befolkningen koncentreras centralt är det naturligt att låta dessa industriområden bli lite mer perifera. Flytt och nyetablering är en knepig uppgift sett ur ett hållbarhetsperspektiv liksom ur ett markägandeperspektiv. En flyttstrategi är inget självklart utan måste utarbetas platsspecifikt.

Utan att ha gjort någon närmare undersökning av området föreslås att planera för sådan verksamhet på jordbruksmarken mellan Fyrislund och E4:an. Här ansluter den expanderande verksamheten till liknande tillskott i Fyrislund, och den stör heller inte den bostadstäta stadskärnan. Boende är viktigare än småindustriverksamheter i den centrala staden.



Eftersträvarvärt är att låta merparten av parkeringen ske i underjordiska parkeringsgarage under bostadsgårdarna.



En alltför utbredd kantstensparkering ger gaturummet ett trafikdominerat intryck och förskönar knappast gatubilden.

Parkering

Alexander m.fl (1977) menar att man inte bör upplåta mer än 9 % av marken i ett område till parkeringsyta. Detta gör att staden inte visuellt domineras av bilen, oavsett om den är i rörelse eller står stilla.

När man integrerar handel som även riktar sig mot kunder från andra områden i staden är det viktigt att tillgodose parkeringsbehovet. Eftersträvarvärt är att planera för en litet inslag av markparkeringar till förmån för parkeringsanläggningar. (Trafikverket 2011)

Underjordiska parkeringsgarage bör kunna tillgodose huvuddelen av bostadsparkeringen. Detta kan medföra bostadsgårdar på bjälklag, något som resulterar i vissa begränsningar för planeringen av gårdarna.

Visualisering: Överblick

Läsbarhet och struktur

Läsbarhet (Lynch 1960, s. 2) – en förståelse av stadsrummet genom struktur – uppnås genom dess gestaltning. I Vision Västra Boländerna har ett antal komponenter använts för att uppnå en god läsbarhet:

Tydliga **entrézon**er gör övergången mellan stadsdelarna mer märkbar.

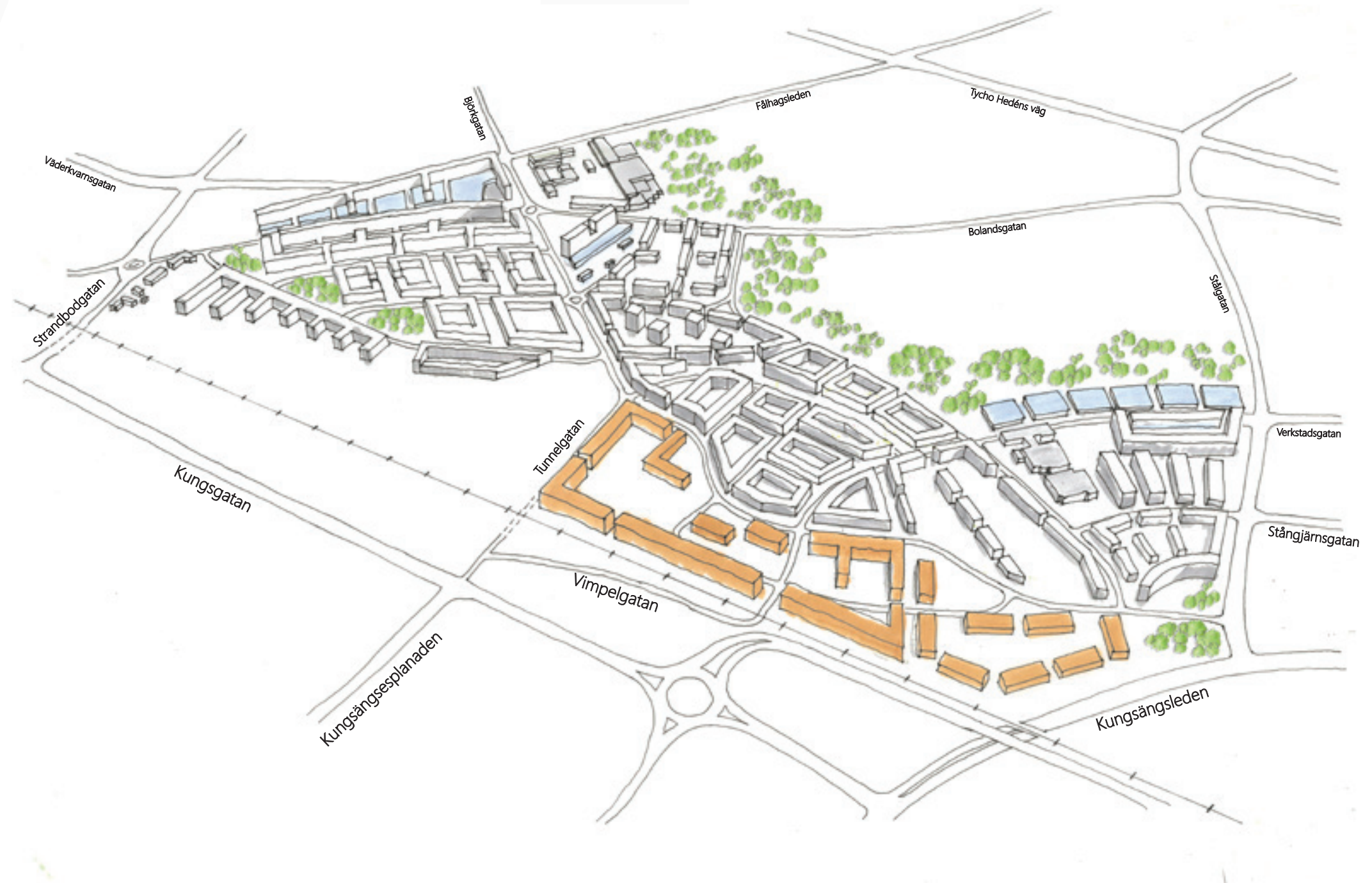
Gaturummens utformning bör vara enhetlig genom området. Detta kan uppnås med exempelvis tydliga trädplanteringar (gröna stråk) längs gatorna; enhetlig och karaktärsfull belysning; markmaterial på trottoarer och cykelvägar.

Genom att behålla den befintliga **gatustrukturen** i området, med vissa kompletteringar, behåller man delar av områdets läsbarhet för de som redan känner området. Gatunamnen på de sparade gatorna bör därför behållas, medan de nya gatorna får gatunamn som har kopplingar till staden och/eller vittnar om tidigare verksamheter i närområdet.

Stadsgrönskan – speciellt gatuträden – är ett viktigt arkitektoniskt element. Artval, storlek och planteringsavstånd är viktiga faktorer här. Spelet mellan det gröna och det byggda är av stor vikt för rumsbildningen och därmed trivsel och trygghet.

Husarkitekturen är viktig då **huskropparna** man rör sig längs med blir ett dominant inslag i den mer högbyggda staden. Fasadernas utformning har stor påverkan på känslan i stadsdelen och bör ha med ett varierat uttryck för att ge ytterligare liv till stora kvarter och långa gaturum.

Byggandet av en **funktionsblandad stadsdel** ger på många sätt en ökad läsbarhet i sig. I en "boendestad" med gott om insprängda butiker, serviceinrättningar, restauranger, kontor och andra verksamheter kan man orientera sig också efter "bilmekens på hörnet" eller "precis bredvid färghandeln".



Visualisering: Huvudstrukturer

Här presenteras några av visionsförslaget delar – dess nyckelpunkter – i illustrationer som förklarar deras relation till den övergripande strukturen.

Målet är att illustrera de teoretiska principerna som ligger bakom visionen. De utgörs av miniatyrer av den illustrationsplan som presenteras på nästa uppslag. För en mer detaljerad och informativ bild med gatunamn får man alltså vända blad.



Integrering av verksamheter

1 Sträckan Bergsbrunnagatan-Bolandsgatan blir den huvudsakliga handels- och servicegatan i området. Detta blandade stråk leder fram till det nya stadsdelscentrumet och blir en länk mellan stadskärnan och områdets egna handelscentrum.

2 Utmed Verkstadsgatan koncentreras bygghandeln där den knyter samman med resten av Boländerna och verksamheten där.

I bottenplan på ett flertal byggnader i området finns utrymme för att inhysa mindre verksamheter av olika slag. Här kan närlivsbutiker, tobakshandlare, frisörer med fler bedriva sina verksamheter i nära anknytning till de boende i området.

Denna integrering av handel och service i området gör att delar av den aktivitet i området som finns idag behålls. Stadsdelen är därmed livfull och trygg även dagtid då de flesta är på arbetet.

Kantstensparkering finns vid de mer handels- och serviceinriktade näringarna i området.



Sparade gatustrukturer

Många av de befintliga gatorna bedöms väl fungerande och är ett intressant historiskt lager. Genom att behålla gatornas sträckning ger man också en bättre läsbarhet och en god orienteringsförmåga för de som känner området idag.

3 Den kurviga Björkgatan-Kungsängsvägen blir den mest trafikerade gatan genom området, och utgör därmed huvudstråk. Istället för att rätas ut och göras till en rak paradgata med långa siktlinjer behålls den befintliga sträckningen. Målet är att göra Björkgatan till en grön och varierad trafikled.

4 5 6 Söbygatan, Märstagatan och Knivstagatan bygger tillsammans upp en stor kvartersstruktur.

Denna får en lite mer privat karaktär då de två sistnämnda gatorna inte är genomfartsgator. Viktigt är att ge Bergsbrunnagatan och Söbygatan en högre hierarkisk ställning för att leda cirkulationen runt kvarteren snarare än genom.



Nya gator

7 En ny gata – "Medicingatan" – har tillkommit mellan Björkgatan och Danmarksgatan för att bättre tillgodose cirkulationen inom området, och för att dela av ett annars stort område utan genomströmning. Denna nya gata blir en förlängning av Märstagatan då den ansluter till den östra änden av denna.

8 Mellan den nya rondellen i förlängningen av den ovan beskrivna Märstagatan sträcker sig också en ny gata förbi det nya stadsdelscentrumet i nordostlig riktning. Denna "Centrumgatan" hjälper cirkulationen runt det vältrafikerade centrumområdet och delar av det från bostadsområdet i öst.

9 Från mitten av Verkstadsgatan löper i nordvästlig riktning den nya "Spårgatan" som matar de två kvarteren på var sida.

10 "Tunnelgatan" tillkommer och leder under järnvägen och binder samman Björkgatan med Kungsgatan utanför området.



Gröna gaturum och fotgängarstråk

Utmed de större gatorna genom området och längs de som binder området till entrén mot väster och Resecentrum löper gröna gaturum. Dessa gator stärker områdets läsbarhet genom en enhetlig gestaltning och skyltning.

Grönstråken består av dubbla eller enkla trädtrader mellan vilka separerad gång- och cykeltrafik på en sammanlagd bredd av 5 meter leds. Här färdas man under trädgrönskan i en miljö som känns mindre utsatt än trottoarer och cykelvägar i direkt anslutning till bilgator.

Grönskan längs gaturummen binder samman de olika mindre grönområdena till en grön infrastruktur som sträcker sig genom stora delar av området. Även den motorburna trafiken tar del av intrycket då närområdet mjukas upp av de gröna inslagen.

Utmed trängre gaturum är lind ett lämpligt träd då det enkelt kan hållas i rätt storlek. Utmed de större stråken ger björkar en ljus karaktär och tar ned storleksintrycket på byggnaderna till en mer mänsklig nivå.



Grön kil: Bolandsskogen

”Bolandsskogen” – ett relativt smalt men i centrumnära miljö ändå väl tilltaget och tillgängligt skogsparti – knyter i norr an till det gröna Fålhagens IP vidare in mot Frodeparken. Sedan löper det söderut, rundar värmeverket för att till slut vika av österut mot fortsättningen av Boländerna.

En del av syftet med detta grönområde är att avskärma värmeverket och mjuka upp dess hårda och industrimässiga uttryck. Det viktigaste är dock att kunna erbjuda en stadsnära, delvis ”programmerad” och varierad naturmiljö för invånarna i staden. Här kan man gå eller cykla för att ta sig genom staden på ett omväxlande och skyddat sätt. Man kan också uppsöka området i ett rent rekreativt syfte och begagna någon av de tänkta mer programmerade ytorna. Här ska finnas plats för såväl lek som motions-slingor och mer fria uppehållsytor.



Avskärmning från järnvägen

Områdets västra sida kantas av avskärmande element för att begränsa järnvägens påverkan på miljön i området.

Bostadshus och vegetation

Den norra delen av västkanten utgörs av två stora sammanhängande bostadshus, som utgör en bra visuell och audiell barriär mot järnvägen. Mellanrummen mellan byggnaderna täcks upp av träd- och buskvegetation, som utgör en visuell avskärmning mellan byggnaderna och järnvägen.

Kontorsbyggnader

Den södra delen av gränsområdet utgörs av långa kontorsbyggnader som i sin utformning avskärmar området samt utgör en hög och stadsmässig fasad utåt.



Tunnel under järnvägen

Tunneln under järnvägen har ett körfält för motortrafik i varje körriktning. Den ska snarast se som ett komplement till de befintliga anslutningspunkterna i området än som en ny huvudentré. Järnvägsöverfarten några hundra meter söderut är otillräcklig som enda passage eftersom tågtrafiken tidvis är intensiv. Tunneln utgör därför en viktig avlastning.

Med en tunnel binder man samman området med Industristaden och övriga Kungsängen, och knyter an till de södra delarna av stadskärnan. Man öppnar också en passage från området mot stadens centrala östliga delar, och mot åstråket som leder både mot sjukhusområdet och mot södra Uppsala: Ulleråker, Ultuna, Sunnersta och vidare.

Tunneln har en separerad sektion för gång- och cykeltrafik som är väl tilltagen för att kunna tillgodose en framtida befolkningsökning. En god framkomlighet med cykel är viktig i en så cykeltät stad som Uppsala. Med passagen främjar man en icke motorburen trafik till och från området, vilket får ses som ett positivt steg i en hållbar utveckling.

Visualisering: Norra delen

Illustrationsplan med förklaringar

Till höger presenteras norra delen av visionsförslaget i en illustrationsplan i skala 1:5 000. Siffrorna i planen kan härledas till de olika kvarterbildningar och områden som visionen består av. Kvarternamnerna är fiktiva men karaktärsbeskrivande.

Först beskrivs områden och kvarter individuellt. Därefter följer en sammanfattande text som beskriver hela visionsområdet och hur det hänger samman.

Visionen i stora drag

En blandad stadsdel, som en del av en blandad stad, med funktionsintegrerade kvarter som också innehåller olika boendeformer är de viktigaste grunddragen i Vision Västra Boländerna. Här lever människor från olika socioekonomiska grupper och samsas med olika mindre handelsverksamheter och annan service. Mycket av det dagliga stadslivet kan ske inom områdets gränser - vilket ger en livfull och trygg miljö både för invånare och genompasserande.

Läsbarhet och identitetskapande genom bevarande av befintliga gatustrukturer och nya stadsbyggnadelement som sträcker sig genom stadsdelen är viktigt för känslan i området. Likaså är ett tydligt stadsdelscentrum som samlar områdets invånare samtidigt som det lockar besökare från omgivande områden in i västra Boländerna.

1 Kv. Pianofabriken

Befintliga byggnader behålls och renoveras. Genom sin småskalighet och sin historiska betydelse för platsen skapar de en intressant och till sin omgivning kontrasterande entré till området. Delar av det områdets gamla kulturarv sparas på så sätt mellan det nybyggda Resecentrum och det nya Västra Boländerna.

Flera handelsverksamheter ryms i lokalerna, liksom ett mindre antal bostäder och kulturinrättningar i de äldre bostadshusen. Detta ger liv och rörelse åt kvarteret.

2 Kv. Bolandsstegen

Ett stort antal hyreslägenheter ryms i en lång sjuvåningsbyggnad utmed Säbygatan. Här blandas hyresrätter med mindre affärsverksamheter i bottenplan. Många får här tillgång till en centralt belägen bostad.

Byggnaden bildar tillsammans med ett trädbestånd en barriär mot järnvägen. Mellan byggnaden och trädraden finns en stor grön bostadsgård även om byggnaden främst vänder sig mot parkstråket på andra sidan Säbygatan.

3 Kv. Bolandskilen

Studentbostäder i form av mindre lägenheter samt traditionella studentkorridorer. Med sju våningar mot gatan och fyra våningar mot järnvägsspåret bildar kvarteret en barriär mot järnvägen samtidigt som man får en skyddad och solbelyst bostadsgård mellan huskropparna.

4 Kv. Tripp

Två stora omslutande hyreslägenheter i fem våningar. Stora öppna bostadsgårdar som genom släpp i de nedre våningarna knyter an till varandra samt till parken i kvarterets västra del.

5 Kv. Trapp

Bostadsrätter i fem våningar med bostadsgårdar som vänder sig mot en samfällighet med en mer halvprivat karaktär. En grön inramning ges av omkringliggande grönstråk samt stora gröna bostadsgårdar.

Närbutik och gym finns i bottenplan i två av byggnaderna.

6 Kv. Trull

Storskaligt kvarter med bostadshus i tio våningar. Här kan man bo med utsikt över staden, med närhet till handel och med goda kommunikationer till stadskärnan. Mellan byggnadslängan i norr och de fyra fristående byggnaderna finns en sammanhängande grön bostadsgård som bara delvis bryts av huskroppar. Här ryms i huvudsak hyresrätter men också en del studentlägenheter.

I norr vänder sig kvarteret mot Bergsbrunnagatan där det höga bostadshuset kantas av större handelsverksamheter i ett och två plan. Här finns både dagligvaruhandel och specialisthandel. Mot Björkgatan finns mindre butiker i bottenplan.

7 Kv. Handelsgatan

En tio våningar hög bostadslänga kantar detta väl byggda kvarter. Under hyresrättskomplexet ligger i markplan handel-, service- och restaurangverksamheter i ett och två plan, likt det gör idag.

Handelsverksamheterna har gröna tak som kan utnyttjas som takterrasser för de boende i höghuset. Gatan kantas här av en tvåradig trädesplanad som tillsammans med mindre planteringar på de lägre byggnadernas tak något tar ner skalan på stadsrummet och ger det en lite mjukare känsla. Med detta bevaras gaturummets befintliga goda

proportioner trots att omgivande byggnader blir högre.

8 Bolandgymnasiet

Bolandgymnasiet behålls oförändrat i denna vision, men är en viktig punkt i området och kommer att behöva förnyas i framtiden. Vid en framtida och mycket trolig utbyggnad av skolan kan tänkas att delar av handelsbyggnaderna i Kv. Handelsgatan tas i anspråk. En viss förtätning av skolgården är möjlig då möjlighet till vistelse i det gröna finns i den närliggande Bolandsskogen.

9 Centrumpunkten

Ett triangulärt grönt torg, centrumverksamheter i tre våningar, några mindre restaurangbyggnader samt en märkesbyggnad i form av ett arkitektoniskt intressant bostadshus på tolv våningar bildar stadsdelscentrum i Västra Boländerna. Höghuset har gröna takterrasser och är en utsiktspunkt med utsikt över staden öster om Uppsalaåsen.

Här i stadsdelcentrum finns också offentlig service som är en viktig del i att skapa ett livfullt offentligt rum. Även när butiker och kaféer är stängda ska här finnas möjlighet för uppehåll och socialt liv. Ett levande stadsdelscentrum är mycket viktigt för känslan av samhörighet och trygghet i hela stadsdelen.

10 Kv. Grönskan

I anslutning till stadsdelscentrum finns detta stora gröna kvarter som angränsar till och har utsikt mot Bolandsskogen.

Bostadshus av varierande karaktär mellan fyra och sju våningar skapar en varierad grannskapskaraktär med en grön inbäddning.

Bostadsgårdar och uteplatser av mer privat karaktär och växtligheten är rumsskapande element mellan husen.



Visualisering: Södra delen

Illustrationsplan med förklaringar

Till höger presenteras södra delen av visionsförslaget i en illustrationsplan i skala 1:5 000. Siffrorna i planen kan härledas till de olika kvartersbildningar och områden som visionen består av. Kvartersnamnen är fiktiva men karaktärsbeskrivande.

Först beskrivs områden och kvarter individuellt. Därefter följer en sammanfattande text som beskriver hela visionsområdet och hur det hänger samman.

11 Kv. Fyra punkter

De omgärdande byggnaderna mäter mellan fem och sju våningar. Dessa ger en avskild känsla inne på tomtmarken där också fyra punkthus på mellan sex och tolv våningar står i en gemensam bostadsgård med en blandad grönska. Tack vare tomtmarkens storlek kan flera olika landskapsinslag erbjudas på den stora bostadsgården.

Närheten till stadsdelscentrum gör att behovet av kommersiella funktioner i bottenplan här är litet. De icke sammanbundna huskropparna ger goda möjligheter till passage mot de gröna stråken in mot stadskärnan och ut till grönområdet Bolandsskogen.

12 Kv. Skogsbrynet

Med ena sidan mot Kv. Innergården och den andra mot Bolandsskogen ligger dessa seniorlägenheter naturnära. De har också bra kommunikationsmöjligheter utmed grönstråket längs Danmarksgatan.

Stora gröna bostadsgårdar ger plats för mer skyddade utomhusaktiviteter eller bostadsnära odlingsmöjligheter.

13 Kv. Innergården

Ett tätt bostadskvarter med påtaglig stadskänsla som har dominerande bostadsrätter i hus på mellan fem och åtta våningar. Gaturummen är lite smalare och domineras av icke motorburen trafik. Parkering i kvarterets ytterkant, i underjordiska garage. Inne i kvarteret rör man sig till fots eller per cykel.

Från de smala gatorna finns öppningar i huskropparna som leder in till gröna bostadsgårdar av mer privat karaktär. Mitt i kvarteret finns ett långsmalt parktorg med aktivtetsinriktning.

14 Kv. Skroten

Där den gamla skroten legat finns nu ett storskaligt hyreshuskomplex vänt mot solen i söder. Fyra till sju våningar och öppna siktlinjer söderut i kvarteret ger en luftig känsla med utsikt mot Kungsängen.

Triangelhuset på sex våningar ger en omsluten känsla och en innergård med ett gynnsamt mikroklimat. Här finns hyresrätter och studentlägenheter.

De omgivande lamellhusen skapar en sammanhållen fasad mot Danmarksgatan och öppnar sig i söder mot den gröna Björkgatan.

15 Kv. Verkstaden

Hyresrättskomplex bestående av fyra lamellhus i stegrande våningshöjd rymmer genomgående lägenheter som vänder sig mot morgonsolen i öster. Närhet till Bolandsskogen och ett utmärkt pendlarläge.

I norr omsluter husen en stor privat bostadsgård. Handel i bottenplan på byggnadslängan som vänder sig mot och kompletterar handelsområdet i Kv. Maskingatan.

16 Kv. Stålet

Denna viktiga entré till området förstärks med ett båghus som vänder sig mot söder. Här finns huvudsakligen kontor, med ett inslag av handel och restaurangverksamhet i bottenplan.

I den norra delen finns ett kvarter med bostadsrätter som inramar en bostadsgård med två mer exklusiva lägenhetshus i mitten.

17 UNT-tryckeriet

Kvarteret och verksamheten behålls i princip oförändrat förutom en mer grön inramning i gaturummet.

Här finns arbete och verksamhet öppen under större delen av dygnet.

18 Kungsporten

Det befintliga kontorsområdet Kungsporten växer västerut och på höjden. Här finns nu många arbetsplatser samlade i de långa huskropparna på mellan tre och tio våningar.

Mellan husen finns stora öppna gröna ytor av varierande gestaltning och karaktär. Parkeringarna i markplan är inramade i grönska och utsikten från husen präglas främst av grönskan mellan byggnaderna och Kungsängen i sydost.

Trafiken inom området minimeras och parkering görs främst i underjordiska parkeringsgarage.

Området med sina stora huskroppar bildar en pampig entré till de som angör staden söderifrån.

19 Kv. Maskinen

Denna del av Västra Boländerna är den som mest knyter an till verksamheten i resten av Boländerna.

I kanten av Bolandsskogen ligger sex stora byggnader på mellan en och två våningar. Här ryms handel, småindustri och servicenäringar i ett kommunikationsmässigt strategiskt läge.

Gröna tak och väggar gör att verksamheterna smälter bättre in i Bolandsskogen sydöstra utkant.

Illustrationsplan
Skala 1:5000/A3



Ortofoto med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901

Visualisering: Vy mot Bolandsskogen



Bolandsskogen: en lunga i stadsdelen

Bolandsskogen sträcker sig runt värmeverkets västra och sydliga sida. Avskärmningen mot denna anläggning är dock ett sekundärt syfte. Genom en väl tilltagen storlek och en ganska vildvuxen karaktär bildar denna grönkil en skogsliknande park med varierande karaktärer.

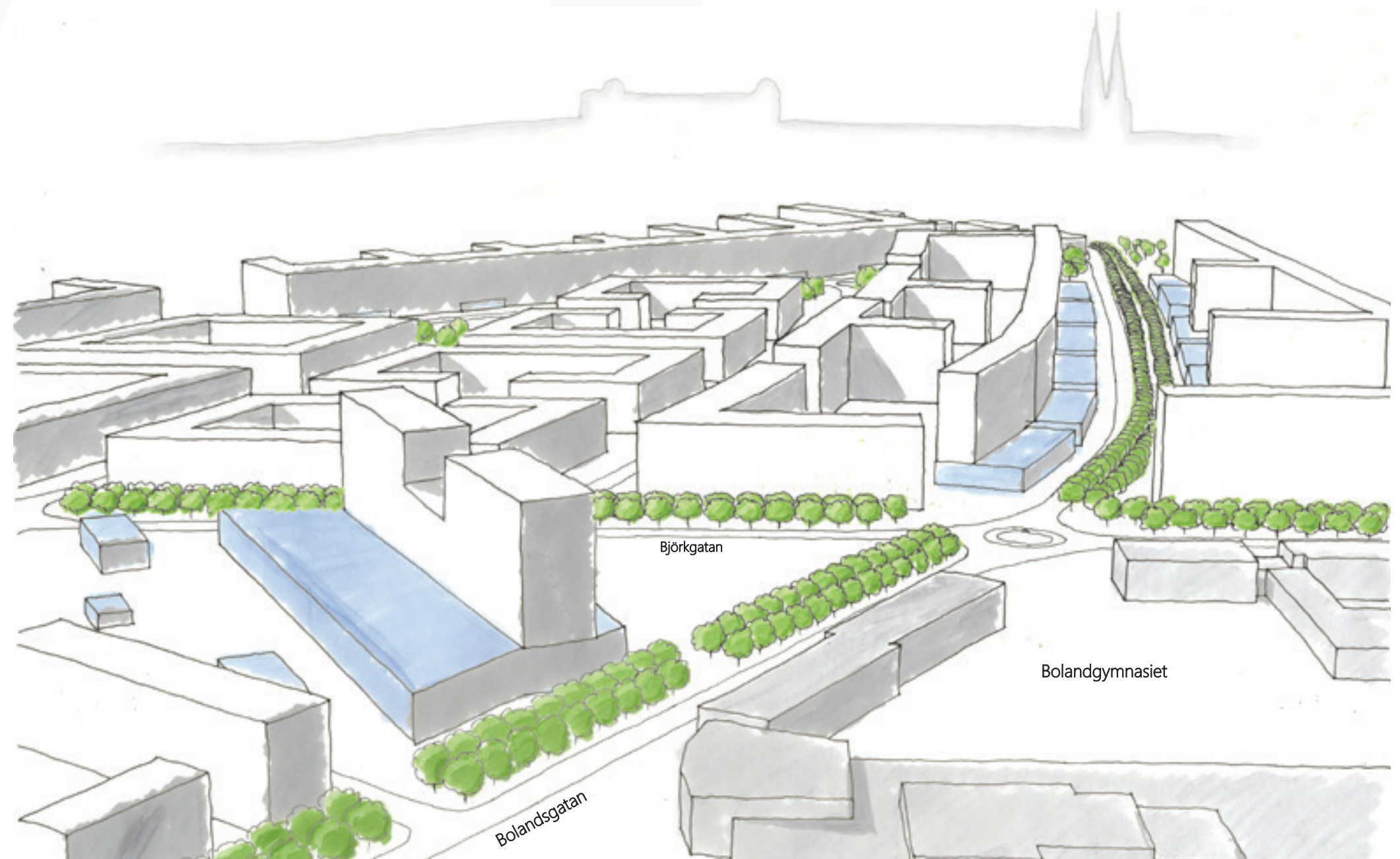
Bolandsskogen ger stadsdelens invånare en närbelägen naturmark och tillför staden gröna värden.

Visualisering: Vy mot stadsdelscentrum

Stadsdelscentrum

Här möts stadsdelens två huvudgator: Bolandsgatan och Björkgatan. Denna naturliga centrumbildning pryds av ett triangulärt, grönt torg framför en hög märkesbyggnad. Huset är i första hand tänkt för bostäder i den övre delen och för kulturverksamhet och centrumfunktioner i de nedre planen.

Beläget nära Bolandgymnasiet, ett stenkast från Resecentrum och med gröna esplanader som löper ut i fyra väderstreck är detta stadsdelscentrum ett nav och en samlingsplats i Västra Boländerna.



Del 6: Reflektion

Reflektion

Processen

Mitt svar på syftet med examensarbetet presenteras i form av ett visionsprogram och en visualisering av hur detta program kan omsättas till en övergripande gestaltning av stadsdelen. Vägen fram till detta resultat bygger på veckor av förstudier, skisser och litteraturstudier. Efter att genom avgränsningar definiera vilken nivå, eller skala, mitt arbete skulle ligga på och efter att förstudierna gett mig en ökad förståelse av området och ämnet började arbetet med att skapa den riktning jag nu ville Västra Boländerna skulle utvecklas mot.

Arbetet med programmet och den gestaltade delen av visionen löpte parallellt och programmet växte fram i takt med gestaltningen. Målet med den gestaltade delen av visionen är alltså att visualisera hur det utformade visionsprogrammet kan tillämpas på platsen. Genom att prova olika gestaltningprinciper blev det följaktligen så att de som fungerade bäst i skiss och 3D-modell också hamnade i programmet.

Jag tror att detta parallella arbete är en bra metod för att i programmet inte glömma förankringen i platsen och förlora sig i teorier och stora visioner.

Nu är förutsättningarna för ett examensarbete lite annorlunda än under en liknande arbetsprocess på en kommun eller annan arbetsplats. Det har funnits gott om tid att hitta relevanta arbetsmetoder och prova olika tillvägagångssätt. Att arbeta med programmet på ovan beskrivna sätt har varit väldigt lärorikt och fått mig att djupare förstå vikten av att **förankra utvecklingsmål** i området man arbetar med. Utan denna förankring, uppnådd genom att undersöka området, dess omgivning samt dess "plats i staden", skissa på programförslagen på platsen där de ska tillämpas, tror jag att det blir betydligt mycket svårare att skapa ett program med riktigt goda tillämpningsmöjligheter.

Prioritering bland programpunkter

Den programpunkt som varit viktigast, kanske för att den är mest övergripande och komplex, är **funktionsin-**

tegrering som en högbyggd och tät stad ger goda förutsättningar för. Denna punkt har krävt ett större utredande arbete än många av de andra och är dessutom ett mer övergripande mål som kan delas in i många punkter eller delmål. Den har också genomsyrat hela arbetsprocessen då den har varit med ända sedan början.

Att låta Uppsala växa till en stor stad genom förtätning och genom att låta den växa mer på höjden än vad traditionen har bjudit är något jag arbetat för då denna tillväxtmetod för med sig många fördelar, inte minst miljömässiga. Att låta staden växa sig högre och tätare är ingen enkel uppgift och det måste göras med omsorg. Men den höga täta staden medför också en god möjlighet till variation i stadsbyggandet då jag inte alls förespråkar en helt skalmässigt homogen stad. De mer högbyggda stadsdelarna, gärna centralt, ger staden en "stadsmässig" känsla medan de lägre delarna kan erbjuda andra kvaliteter.

Grönstrukturen har också den varit lite av en ledstjärna genom arbetet och som landskapsarkitekt är stadens gröna element något man gärna kämpar lite extra för. Ett mål med arbetet med grönstrukturen var att skapa möjligheten att kunna röra sig utmed gröna stråk oavbrutet genom området. Detta tycker jag att jag i stora delar har uppnått även i visualiseringen, även om jag gärna hade fördjupat mig ytterligare.

Genom att arbeta med varierade bebyggelsetyper och verksamheter som binds ihop av en tydlig grönstruktur tycker jag att jag har svarat upp mot min första och viktigaste forskningsfråga: Hur omvandlar man ett gammalt småindustriområde till en blandad stadsdel med fokus på boende samt gröna och sociala värden? Variationen inom upplåtelseformer och bebyggelsetyper är enligt min åsikt också den viktigaste faktorn för att motverka gentrifiering i ett nytt bostadsområde, vilket var min tredje forskningsfråga.

Min andra fråga som berörde respekten för befintliga värden har jag svarat mot genom ett urval av bevarade element snarare än genom en fullständig byggnadsantikvarisk analys. En större struktur som varit viktig och som tillhör befintliga lager som jag valt att spara är **gatunätet**.

Med små modifikationer samt tillägg av några få gator inom de olika småområdena tycker jag att området kan ges en bra och stadsmässig gatustruktur.

Till en början arbetade jag mycket med hur det skulle kunna se ut om man drog om gatorna i området och upptäckte att det blev ett stort jobb att få till det på ett tillfredsställande sätt. Det som till slut fick mig att lägga ner dessa trafikplaneringsambitioner var att med borttagandet av den befintliga gatustrukturen tillsammans med ett osentimentalt förhållningssätt till befintliga byggnader satt jag med ett i princip helt vitt ark framför mig.

Ett vitt ark med några anslutande gator i kanterna blev på något sätt oinspirerande samtidigt som det kändes som att jag var på väg att helt radera ett för staden viktigt områdes hela historia. Som landskapsarkitekt måste man alltid förhålla sig till arbetsobjektets omgivning, anpassa och utveckla i samband med denna, och det är på många sätt det som gör yrket så intressant och utmanande.

Jag har dock valt att vara väldigt osentimental vad det gäller bevarandet av gamla byggnader i området. Under mina platsbesök har jag identifierat ett mindre antal byggnader som skulle kunna vara intressanta att bevara vid en stadsdelsomvandling men jag har alltså valt att inte arbeta vidare med detta. Anledningen till detta är främst tidsmässigt då jag anser att byggnadskonservering är ett stort och komplext ämne som hade blivit ett bra exjobbsämne i sig. Hade jag gett mig in djupare i det här ämnet hade jag säkerligen hittat mycket mer bevarandevärt i området och det hade blivit en intressant utmaning att ta ställning till och inkorporera fler gamla strukturer i den nya stadsdelen.

Det faktum att vissa punkter i visionsprogrammet fått lov att ta mer tid och uppmärksamhet har såklart medfört att vissa andra punkter fått lite mindre fokus i arbetet. Dessa är inte alls oviktiga och det är många av dessa lite mindre punkter som också är svar på mer platsspecifika problem, exempelvis avskärmning mot järnvägen. Därför är de ofta minst lika viktiga att ta uppfylla, om än lite mindre krävande i det teoretiska bakgrundsarbetet.

Hur visionen skiljer sig från den första programskissen

Den första programskissen på sida 27 innehåller de allra tidigaste åtgärdstankarna som föddes under det första platsbesöket. De flesta av idéerna är övergripande och säger inte alls särskilt mycket om hur omvandlingen ska gå till – men att ha dem på papper var ändå till stor nytta i det tidiga arbetet då det fanns många tankar och idéer.

Faktum är att de allra flesta av punkterna på den tidiga programskissen finns kvar representerade i visionen. Man skulle kunna argumentera för att detta tyder på att jag inte omprövat mina tidiga tankar och bara kört vidare på det spåret – fast så är inte riktigt fallet. I flera av fallen är punkterna i programskissen väldigt övergripande. Punkt 2 exempelvis, där skalan och proportionerna på Bergsbrunnagatan ska tas tillvara, säger inte så mycket om hur detta faktiskt bör göras men det är en gestaltningsidé som jag illustrerar i visionen. Det kändes viktigt för att behålla och förstärka en mänsklig skala utmed handelsstråket.

Många av idéerna i den första skissen har stötts och blöts och i flera av fallen har det resulterat i något som liknar en av de tidigare idéerna – men förädlad och utvecklad.

Att göra en första programskiss kan av flera anledningar vara en bra arbetsmetod. I detta fall var det bra för mig dels som metod för att få utlopp för det jag redan tyckte om ett område jag känt sedan länge, dels som metod för att tidigt få ner egna åsikter utan att hinna färgas alltför mycket av andra generella stadsbyggnadstankar eller idéer om just detta område. Jag upplever att jag tjänat på att först försöka uttrycka det jag själv tänker – och dessutom göra det på papper, eftersom detta blir ett sätt att ta tillvara på kreativiteten och inte göra som alla andra för att det ser ut att fungera. Däremot är det enligt min mening alltid positivt att läsa in sig på, inspireras av, utvärdera och använda sig av referensprojekt.

Arbeta med referensprojekt

Att titta på och läsa om de två referensprojekten jag valt till detta arbete har varit intressant och tankeväckande.

Bebyggelsestrukturmässigt har jag inspirerats mycket från hur man har arbetat i Norra Djurgårdsstaden. Redan innan jag gick in och studerade deras planer och illustrationer närmre hade jag tankar om bostäder, handel och arbetsplatser i olika typer av byggnader. Dessa inspirerades vidare när jag studerade projektet närmre, men redan de första intrycken av program och visualiseringar från Norra Djurgårdsstaden var idéväckande i sig. Det tycker jag är intressant och hur dessa tidiga, huvudsakligen visuella inspirationstillfällen, kan vara så frigörande för den kreativa processen är en viktig lärdom för mig.

Mina studier av det här mer storskaliga Stockholmsprojektet har inspirerat mig vad det gäller byggnadshöjder, kvartersstorlekar och varierande boendeformer. Det har på många sätt varit en balansgång mellan den eftersträvsvärda stadsmässigheten och storskaligheten ställt mot en önskan om en mänsklig skala i de stadsrum man rör sig i. På denna punkt anser jag att man har lyckats väl i Norra Djurgårdsstaden där man har fått till en spännande balans där storstaden spelar mot naturområden och gamla förvaltade industrilämningar.

Inspiration till **funktionsintegreringsarbetet** har jag fått från båda referensprojekten, om än på väldigt olika sätt. I Norra Djurgårdsstaden ligger fokus mycket mer på arbetsplatser än boende (3:1) än vad jag har tänkt för mitt visionsområde (1:3), men det fick mig tidigt att planera för fler arbetsplatser än jag först tänkt. Under mina studier av Industristaden insåg jag att man måste ta ganska stora grepp på blandstaden för att få den att fungera. Detta bekräftades också av ett par av mina skrivna källor. I Industristaden som är ett av Uppsalas modernaste bostadsområden visas en trend som funnits ett tag i staden där man har någon liten verksamhet, en frisör eller en sushirestaurang i bottenplan – och det är inte längre än så som blandstaden sträcker sig. Jag kan tycka att det är hedervärt att ge den nya stadsdelen lite närbelägen service men det

känns onekligen lite futtigt och räcker knappast till för att få ett markant bättre gatuliv.

En annan viktig punkt som referensprojekten bidragit med inspirationsmässigt är hur man ska hantera **det gröna** i staden. I Norra Djurgårdsstaden har man många gröna inslag i stadsrummet och man både talar om och visar i bild hur närheten till den omgivande naturen är viktig och att staden kan integreras med det gröna. I Industristaden kan jag tycka att man har en märklig inställning till grönskan. Man menar att de gröna innergårdarna ska stå i kontrast mot gaturummet – vilket knappast borgar för ett attraktivt gaturum. Jag är i alla fall av åsikten att **gröna gaturum** är mycket trevligare än bildominerade trädfria sådana.

Under studierna av Norra Djurgårdsstaden och miljöprogrammet som upprättats fick jag också lite inspiration till hur jag skulle presentera visionen. Visualiseringarna här är snyggt och kompetent utförda men det finns också en god läsbarhet i dem och de valda utsnitten känns talande. Man har också layoutat dokumenten kring stadsdelen på ett stilsäkert och rent sätt vilket jag tycker gör mycket för bilden för området man försöker presentera.

Presentationen

Mitt förslag för hur Västra Boländerna skulle kunna omvandlas i en snar framtid presenteras i både text och bild. Detta har varit en balansgång de två emellan och jag tycker att jag har lyckats få till en rätt bra balans. Bildmaterial i form av foton eller illustrationer kan säga läsaren väldigt mycket men illustrationer ställer lite högre krav på läsaren. Planritningar kan kräva ett vant öga för att förmedla största möjliga budskap. Fotografier säger inte alltid så mycket om deras syfte inte kort förklaras i text.

Den fördelning av visuellt material med kopplade och förklarande texter jag har producerat i detta arbete tror jag ska fungera bra tillsammans för att förklara mina poänger. Min förhoppning är att det ska tala både till den mer visuellt lagde som till den som hellre läser förklarande löptext.

Hela visionen är snarast tänkt som ett startskott och en tankeväckare för stadsdelens omvandling. Därför ska

dokumentet vara lättöverskådligt och kännas lätt att ta sig igenom.

Vad är olöst?

Till en början hade jag tänkt att gå mer in detalj på några av punkterna. Detta visade sig dock vara svårt att göra på ett meningsfullt sätt med tanke på områdets storlek och tidsbegränsningen på 20 veckor.

Att istället fokusera på den större skalan och mer arbeta mer de större strukturerna och på en mer programmässig nivå har varit intressant och har lämnat många frågor som man gärna skulle fördjupa sig i.

Grönstrukturer är en sådan punkt som jag gärna hade utvecklat och utrett mer noggrant. Intressant hade varit att titta mer på hur det gröna stråken hade kunnat knytas till **befintliga grönstrukturer** i den omgivande staden. Hur man gör dem till funktionella transportstråk samtidigt som de är ekologiska spridningsvägar. Intressant hade också varit att utreda hur man kan koppla samman de skapade stora, gröna bostadsgårdarna med den större grönstrukturen i stadsdelen på ett upplevelsemässigt och ekologiskt riktigt sätt. Jag tror verkligen på storstaden kombinerat med den gröna staden för att få ett gott stads-klimat för både människa och natur.

Att gå närmre in och titta på **trafikfrågan** och försöka planera för hur den kan lösas för framtiden, på ett socialt och miljömässigt riktigt sätt hade varit en intressant utmaning som tyvärr blev för stor. Att närmare undersöka någon form av nytt transportmedel hade onekligen varit intressant med tanke på stadens historia och mer nutida debatt. Mellan åren 1906–1953 fanns upp till fyra spårvagnslinjer i ett Uppsala som befolkningsmässigt var klart mindre än idag. Kollektivtrafiken drivs idag uteslutande med diesel- eller biogasdrivna bussar.

Det har länge diskuterats huruvida spårbunden trafik kan och bör återinföras i staden (UNT 2010). Denna vision för en del av den framtida centrala staden vill gärna ge utrymme för en utveckling mot eldriven, spårbunden trafik genom området.

I Vision Västra Boländerna på sträckorna Bergsbrunnagatan–Bolandsgatan samt utmed Björkgatan skapar bilgatan tillsammans med de gröna esplanaderna ett brett gaturum. Här ryms även ett fjärde transportmedel i form av upphöjd spårtrafik. Ovan de dubbla trädraderna skulle en spårtaxi löpa tyst och utsläppsfritt genom området.

Man skulle kunna tänka sig en bana som löper från Resecentrum, längs Bergsbrunnagatan–Bolandsgatan och vidare ut i Boländerna mot de externa stormarknaderna. Likaså kunde en bana utmed Björkgatan leda vidare norrut genom Fålhagen, mot Gränby, samt söderut mot Ulleråker, Ultuna och Sunnersta.

Spårbunden trafik kan ge stora konsekvenser för stadsrummet och är en stor fråga som måste lösas på stadsnivå snarare än i varje enskild stadsdel. Därför är den i detta arbete inte mer än en tanke om en möjlig framtida utveckling.

En på många sätt betydligt enklare och nog så viktig del av persontransporten inom och ut från området är GC-trafiken. Denna ryms enkelt i ett trafikrum delat med den motorburna trafiken och är därför viktig att också tänka på när man kopplar områdets trafik till den omgivande staden.

A Pattern Language

Boken har kommit att influera mig mycket under arbetet med visionen för Boländerna. Den ligger till grund för direkta **gestaltningssval** samtidigt som den utgör ett viktigt diskussionsunderlag.

Boken är skriven i slutet av 1970-talet och detta till trots känns många delar av den högst aktuella. De antaganden och slutsatser man kommer fram till bygger i stor grad på empiriska kunskaper från medförfattarna så boken kan snarast ses som en byggnadssociologisk studie. Vissa uttryck och formuleringar kan låta lite förlegade och talar om ett samhälle som idag har kommit betydligt längre i frågor som miljö och jämställdhet. Vissa teorier och påståenden måste alltså omformuleras och anpassas till dagens samhälle - varför boken också utgör en bra inspiration och tankeväckare. Boken är en samling av identifierade **möns-**

ter i det mänskliga byggandet – från den stora regionala skalan ner till hur vi bygger hus och inreder rum – och bygger upp ett språk baserat på dessa mönster. För mig har den varit bra då jag har bedömt många av författarnas slutsatser som självklara och rimliga, dessutom ofta med ett stort mått skarpsinne och träffsäkerhet. Slutsatserna bygger på en sorts samlande av empirisk kunskap som omsätts i mönster som blir väldigt greppbara och tankeväckande. Trots att boken har funnits på marknaden sedan 1977 är det fortfarande en av de bästsäljande arkitekturböckerna, och det måste ju säga något om den (Wikipedia 2013).

Tidigt i bokens inledning uppmanar man läsaren att förhålla sig kritiskt till det man läser och att formulera sitt eget språk utifrån tankarna man får under läsningen. Man påminner också om att varje projekt är unikt och att man därför får applicera de punkter som man själv anser relevanta. Just detta har gjort boken så intressant för mig då jag har använt den mycket just så – som inspiration och tankeväckare. Dessutom har upplägget i boken också fått mig att ha ett lite liknande förhållningssätt till annan litteratur. Allt måste inte tas så bokstavligen.

Den här boken har varit väldigt nyttig för mig under min examensarbetsprocess då den har fått mig att tänka kring arbetet i olika skalor, i olika sammanhang och med olika mål i sikte. Jag kan tycka att det är synd att den undgått mig ända till nu och jag kan önska att det får mer utrymme på **landskapsarkitektutbildningen** i framtiden. Inte för att den på något sätt innehåller alla sanningar om mänskligt byggande utan för att den bygger på empiriska kunskaper och samtidigt uppmanar till ett kritiskt förhållandesätt och menar att man som planerare på olika nivå måste tänka själv och ifrågasätta empirin.

Ämnet som examensarbete

Att som nästan färdig landskapsarkitekt med erfarenhet från praktik i yrkeslivet arbeta själv i ett projekt av den här storleken och med de här föresatserna känns på många sätt ganska märkligt. Många av de beslut som tagits är sådana som man vill diskutera med någon eller

några för att de ska bli genomtänkta. Som tur är har jag haft ett gott utbyte med handledare och vänliga kurskamrater som gärna lyssnat och diskuterat. Litteraturen har också varit ett bra stöd då denna kunnat bidra med mer ”passiva åsikter”.

Jag kan ändå inte låta bli att tänka hur arbetet hade sett ut och hur mycket som hunnits med om jag haft en samarbetspartner i examensarbetet. Kanske hade några av de fördjupningar jag nämnde ovan hunnits med?

Framtiden i Uppsala

Visionens tidsperspektiv

En omvandling av en stadsdel bör och måste få ta tid att genomföra. Här finns många befintliga verksamheter som är viktiga för staden; för att tillgodose dessa måste vissa av verksamheterna omlokaliseras.

Ett av de viktigaste argumenten för varför denna stadsdelsomvandling är viktig för staden är **områdets närhet till stadskärnan**. En stegvis omvandling bör därför inledas närmast stadskärnan. Det startar alltså i områdets västra del, följt av en ”radiell” utveckling genom området.

Visionen ger inga exakta tidsberäkningar för detta stora projekt, men ser gärna att området börjar omvandlas till en grön boendestadsdel snarast. En stadsdelsomvandling av denna dignitet tar förstås lång tid och visionen kanske kan peka åt denna sida om 2050. På denna tid kommer förstås mycket hända som det idag är svårt att förutse och Uppsala kommer ha en ny översiktsplan. I denna kanske Västra Boländerna kan få vara en förebild för stadens framtida utveckling.

Efter en omvandling av den västra delen av Boländerna följer naturligt frågan: vad händer med den östra delen? De yttersta delarna av detta område ligger i motsats till Västra Boländerna inte så centralt utan snarare i stadens ytterkant. Här är rimligen inte aktuellt att inom en överskådlig framtid bygga bostäder i någon större utsträckning. I östra Boländerna finns idag fler större verksamheter än i de västra delarna och hela området känns mer stor-

skaligt och öppet. Här känns rimligt att bostadsområden likt de i Västra Boländerna kan sträcka sig ut genom delar av området, gärna i anslutning till Bolandsskogen för en grön inramning.

I fas 2 av omvandlingen av Boländerna, efter Vision Västra Boländerna, kan man tänka sig att skogen får fortsätta österut genom resten av det gamla industriområdet och verkligen knyta an till naturmarken utanför. På så sätt skapar man en grön kil in i staden för invånarna att utnyttja till fullo och en start på en framtida sammanlänkad grönkil.

A Pattern Language (Alexander m.fl., 1977) menar att de ingående delarna i den stora stadsmosaikens ska vara fysiskt avgränsade av icke bebodd mark (grönområden) – något som jag förhåller mig försiktigt kritiskt till. Att avdela områden med gemensamma grönområden tror jag kan vara positivt då dessa zoner ofta blir använda och därmed sociala mötesplatser men blir man alltför övertydlig med dessa avgränsningar tror jag att man löper en risk att skapa en barriäreffekt mellan olika delar av staden och därmed mellan människor. Entréskapande zoner mellan områden är viktiga för stadens läsbarhet och som identitetsskapare men de får inte tillåtas löpa runt hela områden och användas i ett exkluderande syfte.

Storstaden Uppsala

Med tanke på den pågående och den förväntade fortsatt stora **befolkningsutvecklingen** i staden kommer det framtida Uppsala att vara en ganska mycket större stad. Stora städer med en stor befolkning i tätorten måste växa också genom förtätning – det är här Västra Boländerna kommer in som ett första större steg i den riktningen. Här börjar den förtätade men gröna och sociala staden som vågar och får byggas högre än sockeln på slottet (SVT 2009).

Uppsala är enligt den svenska definitionen en **storstad** (Uppsala kommun 2012) men löper i mina ögon inte inom en överblickbar framtid någon större risk att bli en jättestad med alla problem som följer med det. A Pattern Language (Alexander m.fl., 1977) diskuterar hur den ekologiska såväl som ekonomiska bördan på en stad ökar exponenti-

ellt när den växer över en viss punkt – något jag tror är ett problem som i dagsläget är mer aktuellt för Stockholm än för Uppsala. Sedan har staden och dess tillväxt idag inte exakt samma förutsättningar som vid den tidpunkt då boken skrevs. Kanske är miljöriskerna något mindre idag.

Närheten till Stockholm kommer alltid att vara Uppsala till gagn, med arbetskraftutbyte och andra ekonomiska fördelar – utan att staden i sig behöver växa alltför mycket för att få en god ekonomisk tillväxt. Även om Uppsala växer snabbt, relativt sett till landet, så kommer rimligen Stockholmsregionens tillväxt även i fortsättningen vara än mer påtaglig. Genom att ligga några tillväxsteg bakom huvudstaden kan Uppsala dra nytta av lärdomarna som görs där, men också lära av misstagen.

Västra Boländerna är strategiskt beläget i staden vad det gäller att minska invånarnas behov av långa dagliga transporter. Att minimera dessa transporter är och bör vara en viktig del i stadens miljöarbete. Att planera staden så att en allt större del av invånarna bor i en funktionsintegrerad stadsdel som dessutom ligger nära stadskärnan är ett viktigt steg i detta miljöarbete.

Genom att **förtäta** Uppsala innanför tätortsgränsen, främst genom bostadsbyggande, ger man de som söker närhet till stadens utbud en större chans att bosätta sig där. En av många positiva miljökonsekvenser av detta är att staden kan växa utan att breda ut sig geografiskt. Detta medför ett minskat transportbehov, och med det ett minskat koldioxidavtryck, samt att genom en begränsning av stadens utbredning lämnas mer naturmark och jordbruksmark orörd.

Förtätningens svårigheter

Förtätningsdebatten är i allra högsta grad levande och det finns en tydlig polarisering. Eftersom stadsrummet är ett offentligt rum som påverkar många människor är jag av uppfattningen att denna debatt engagerar fler än många andra stadsbyggnadsrelaterade ämnen gör.

Förtätningens förespråkare kämpar för att göra sin röst hörd i debatten då offentlig debatt ofta väcks ur missnöje med sådant som är på väg att ske snarare än som ett sätt

att styra utvecklingen åt ett nytt eller annat håll. Som en motreaktion till den lite mer restriktiva stadsbyggnadsfilosofin **NIMBY** (Not In My Back Yard) har det skapats en rörelse som kallar sig **YIMBY** (Yes In My Back Yard). Den sistnämndas anhängare är i stort mycket positiva till städernas tillväxt och kan i mina ögon, precis i likhet med moståndarsidan, bli lite väl ensidiga i sitt tyckande.

Motståndare till stadsförtätningen menar ofta att man bygger bort stadens gröna värden och skapar en högbyggd stad i en omänsklig skala. Denna missnöjesdebatt om dagens stadsbyggande uppfattar jag ibland som väl svart-vit och jag skulle önska en ökad nyansering från båda håll.

Jag kan finna många goda anledningar till en tätare stad likaväl som jag kan se vissa medförda risker som bör tas hänsyn till i planeringen av staden. Här vill jag komma tillbaka till landskapsarkitektens kompetenser och enligt min åsikt önskade roll i planeringen.

Det är en bred bild som målas upp när man tittar närmare på de ingående delarna i en hållbar stadsutveckling. Jag anser att man måste kompromissa och föra dialog med både förespråkare och motståndare till förtätning för att lyckas åstadkomma en god stadsmiljö.

Arkitekt Tomas Lewén (2012) skriver i DN Debatt att han menar att stadsbyggandet i Stockholm har nått ett stadium där förtätningen blivit ett självändamål och att man därmed bygger bort många befintliga kvaliteter i staden.

Landskapsarkitekt Thorbjörn Andersson (2013) skriver också han i DN Debatt att man nått någon form av smärtgräns för hur tät Stockholms innerstad kan bli utan att stadsbilden försämrars drastiskt.

I ett svar på Anderssons debattartikel skriver stadsbyggnadsborgarråd Regina Kevius (M) (2013) att en ökad tillväxt av staden gynnar livskvaliteten och att Stockholm inte alls är särskilt tätbefolkat ur en europeisk synvinkel.

Jag anser mig inte vara tillräckligt insatt i Stockholms stadsbyggnadsdebatt och alla de byggprojekt som vissa menar är på väg att förstöra viktiga värden för att ställa mig entydigt på den ena eller andra sidan. Intressant är ändå att försöka hänga med i denna debatt och lära av båda

sidor. Baserat på vad jag lärt mig av debatten om Stockholms tillväxt vill jag mena att Uppsala inte alls är i närheten av att drabbas av dessa problem inom en snar framtid. Uppsala och Stockholm är trots allt två helt olika städer så den ena stadens utveckling går inte att implementera rakt av på den andra. Jag tror dock att planeringen för det framtida Uppsala har **mycket att lära** från exempel som sätts i huvudstaden. När man ligger några steg bakom är det viktigt att iakttä och verkligen se till att dra nytta av de kunskaper som kommer ur större städernas utveckling.

Social hållbarhet i en funktionsintegrerad stad

För mig består den sociala hållbarheten i en stad i att den är välbefolkad, har levande stadsrum och många ytor för social interaktion - som allmänna grönytor och torg.

Den täta, varierade staden med byggnader och funktioner av olika karaktär där människor från olika socioekonomiska grupper och åldrar lever sida vid sida kan låta lite klyschig - men den är också min bild av en socialt hållbar stad.

Social hållbarhet för mig är att försöka integrera så många olika faktorer som möjligt som får människorna som bor i staden att må bra. Detta kan vara vitt skilda saker som närhet till allmänna grönytor liksom god granngemenskap eller närhet till service.

Dessa faktorer har jag försökt argumentera för och visualisera både i ord och bild i detta examensarbete. Genom att uppmuntra till icke motorburen transport genom stadsdelen, bygga högt och yteffektivt, att skapa gröna, trivsamma gaturum och innergårdar samt att ge stadsdelen ett tydligt centrum med sociala mötesrum och servicefunktioner tror jag att man skapar en bra grund för social hållbarhet och trivsamhet.

Allt har såklart sina gränser och man bör till exempel inte bygga alltför högt för att maximera storleken på allmänna grönytor mitt inne i staden. Alla olika faktorer som bygger den funktionsblandade staden måste vägas mot varandra för att hitta den formel som fungerar. Denna formel måste anpassas för varje område den appliceras på - liksom att det är viktigt att studera och lära av historien.

Slutord

Det jag förespråkar i Vision Västra Boländerna är främst att Uppsala, med en början här, utvecklas mot att bli en funktionsintegrerad stad som också integrerar gröna värden på ett genomtänkt och välgrundat sätt.

Integrering av handel och service i områden som främst är riktade mot boende är en komplex fråga. I fallet med Västra Boländerna väljer jag att i visionen flytta på merparten av de verksamheter som finns i området idag och istället planera för bostäder. När jag gjort detta vägde jag de många fördelar som finns med ett centrumnära boende mot de fördelar som kommer med att lokalisera handel i mer externa lägen (Trafikverket 2011, s. 6). Anledningen till att jag gjort som jag gjort är att Västra Boländerna är ett stort område som sträcker sig från de mer centrala delarna av Uppsala, ut mot mer externa lägen där det sedan övergår i "östra Boländerna". Det är en balansgång som skulle kräva **mer ingående utredningar** på en nivå som mer noggrant undersöker det övriga stadens framtida utveckling. Min ambition har inte varit att utarbeta en perfekt modell för gestaltning och planering för funktionsintegreringen bör se ut i stadsdelen utan snarare att genom stöd i andra källor skapa ett programf för samt förespråka att den sker i Västra Boländerna.

Boverket och Formas rapport om blandstaden (2005) är ett intressant dokument som behandlar blandstaden på ett i mina ögon bra sätt. Man menar att den är någonting att värna om och man konstaterar också att det inte är helt enkelt och självklart hur den ska planeras idag. Jag anser att man inte kan hitta en **universalmodell** som kan appliceras på varje stad utan snarare att varje kommun borde göra sin egen utredning för hur man ska skapa en levande stad. Jag tror definitivt att blandstaden, den funktionsintegrerade staden, är ett bra sätt.

Om man ser till vad som byggs idag i Uppsala verkar tyvärr inte trenden gå mot den funktionsintegrerade staden utan snarare mot en fortsatt separering av stadens funktioner. I den östra delen av Boländerna, i takt med att många småindustrier försvinner, byggs handeln ut och bostäderna lyser med sin frånvaro. Ett extremt exempel

finns i Fullerö, norr om staden, där man planerar för ett stort handels- och nöjesområde i ett för staden externt läge. Att bygga så stort och besöksintensivt i ett sådant läge som bygger på bilism, som färdas via den nya sträckningen av E4:an runt staden, känns som ett planeringstänk från 1970-talet och inte alls i linje med kommunens miljömål. Här känns det som att marknadsekonomiska krafter stått vid rodret snarare än politisk ambition.

De försök till funktionsintegrering som hittills gjorts vid nyproduktion av bostäder i Uppsala känns lite futtiga. En frisör i bottenplan i Industristaden eller en mini-livs på hörnet i Kapellgärdet är inte tillräckligt för att skapa en levande, blandad stad. Rejälare grepp måste till och besluten om detta måste tas på **byggnadspolitisk nivå**. Hur man styr detta är inte någon självklarhet men jag tror att ambitionen måste in i många av samhällets funktioner för att den ska få en verklig genomslagskraft. Det är heller kanske inte bara i nybyggda stadsdelar som en ökad funktionsintegrering kan komma till stånd - en stegvis funktionsintegrering i befintliga strukturer kan också vara en väg att gå.

Samtidigt som jag skriver detta slutord tittar jag för första gången på planprogrammet för Östra Sala backe och finner till min glädje att man åtminstone på programnivå börjar luta mer åt den funktionsintegrerade staden.

"Östra Sala backe bidrar till att ge de östra stadsdelarna en innerstadskänsla och urban karaktär med ett attraktivt stadsliv med bostäder och verksamheter blandat [...] strukturen är robust, miljömedveten, underlättar etablering av nya verksamheter och är såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt hållbar." (Uppsala kommun 2010, s. 7.)

Mycket har pekats på en viljelös och marknadsstyrd utveckling av Uppsala. Skulle ambitionerna med Östra Sala backe bli verklighet så känns inte Vision Västra Boländerna så långt borta. Så kanske finns det hopp om att kunna göra en bra stad bättre och mer livfull - **och det är nu det är dags!**

Källor

Böcker

Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I., Angel, S. (1977). *A Pattern Language*. Oxford: Oxford University Press.

Bättre plats för arbete (1995). Boverkets allmänna råd 1995:5. Karlskrona: Boverket.

Beatly, T. (2003). Planning for Sustainability in European Cities: A Review of Practices in Leading Cities. I: Wheeler, S.M. (red.) & Beatly, T. (red.) *The Sustainable Urban Development Reader* (2009) Oxon: Routledge.

Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public Places Urban Spaces*. 2. uppl. Oxford: Elsevier.

Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget.

Digitala skrifter och rapporter

Boverket (2007). *Bostadsnära natur* [Elektronisk]. http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2007/Bostadsnara_natur.pdf (2014-06-30)

Boverket (2005). *Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* [Elektronisk]. <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2005/blandstaden.pdf> [2014-06-30]

Stockholms stad (2009). *Norra Djurgårdsstaden Vision 2030* [Elektronisk]. <http://bygg.stockholm.se/Web/Core/Pages/Special/ServiceGuideFile.aspx?source=constructionProjects&fileid=3a3115f781604e839d880b08d423d188> [2014-06-30]

Stockholms Stad (2010). *Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden* [Elektronisk]. <http://bygg.stockholm.se/Web/Core/Pages/Special/ServiceGuideFile.aspx?source=constructionProjects&fileid=e65a114b508d4223a11b8600f26560c1> [2014-06-30]

Trafikverket (2011). *Rapport om integrering av handel* [Elektronisk]. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6334/2011_050_integrering_av_handel_i_stader_metoder_strategier_och_exempel.pdf [2014-06-30]

Uppsala kommun (2010). *Östra Sala backe - planprogram* [Elektronisk]. http://ostrasalabacke.uppsala.se/Global/Ostra_Salabacke/Dokument/Planprogram_Ostra_Sala_backe.pdf#page=6 [2014-06-30]

Webbsidor

Andersson, T. (2013). *Det finns en smärtgräns för tillväxten i Stockholm*. <http://www.dn.se/debatt/stockholmsdebatt/det-finns-en-smartgrans-for-tillvaxten-i-stockholm> [2013-06-04]

Kevius, R. (2013). *Tillväxten gynnar livskvalitén i Stockholm*. <http://www.dn.se/debatt/stockholmsdebatt/tillvaxten-gynnar-livskvaliteten-i-stockholm> [2013-06-04]

Lander, P. (2010). *The Ruth & Ralph Erskine Award 2003*. <http://www.arkitekt.se/s7915> [2013-06-02]

Lewan , T. (2012). *Förtätningen av Stockholm har blivit ett självändamål*. <http://www.dn.se/debatt/stockholmsdebatt/fortatningen-av-stockholm-har-blivit-ett-sjalvandamal> [2013-04-20]

Tema (2010). *Industriområde i omvandling*. <http://www.temagruppen.se/Referenser/Bostader/Industristaden-Uppsala/> [2013-03-22]

Uppsala kommun (2012). *Befolkningsramar för Uppsala kommun*. <http://www.uppsala.se/pages/12558/Gpf2012%20.pdf> [2013-04-20]

Uppsala kommun (2013). *Näringslivshistoria*. <http://www.uppsala.se/Foretagarbete/Fakta-om-naringslivet/Naringslivet-i-Uppsala/Naringslivshistoria/> [2013-05-07]

Uppsala på nätet. (2006). *Spårvagn*. <http://www.marcstrom.com/uppsala/train.html> [2013-05-29]

Uppsala Nya Tidning (UNT) (2009). *Tveksamhet inför spårtrafik*. <http://www.unt.se/uppsala/tveksamhet-infor-spartrafik-308358.aspx> [2013-05-30]

Urban Utveckling & Samhällsplanering AB (UUS) (u.å.). *UUS ordlista*. <http://www.urbanutveckling.se/ordlista/abc> [2013-03-22]

Sveriges Television (SVT) (2010). *Uppsala vill inte bygga på höjden*. <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/abc/uppsala-vill-inte-bygga-pa-hojden> [2013-06-04]

Trafikverket (2012). *Järnvägens partikelutsläpp*. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Jarnvagens-partikelutslapp/> [2013-04-04]

Wikipedia (2013). *A Pattern Language*. http://en.wikipedia.org/wiki/A_Pattern_Language [2013-06-01]

Bildkällor

Om ej annat anges är fotografier och illustrationer egenproducerade.

Ortofoto över boländerna samt Uppsala med närmsta omnejd med tillstånd av upphovsrättsinnehavaren: © Lantmäteriet, i2012/901

s. 18 – Illustration över Norra Djurgårdsstaden: Med tillstånd från Stockholms stads exploateringskontor

